VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

ACHTER JAHRGANG.

1895.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Inhalts-Verzeichniss

des

Verordnungs-Blattes des k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1895. Nr. 1—151.

RUBRIKEN:

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährig ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Abgeordnetenhaus.

b) Ungarn.

Abgeordnetenhaus.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Feststellung der Entschädigung im Expropriationsverfahren ist auch der Ersatz des dem Enteigneten durch die Expropriation erwachsenden persönlichen Schadens zu berücksichtigen. **100**, 1527.

Die nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und § 1327 a. b. G.-B. zu bezahlende Rente für die Witwe und der Erziehungsbeitrag für die Kinder des bei einer Zugsentgleisung getödteten Bahnbediensteten sind unter Berücksichtigung der ihnen aus dem Pensionsfonds der Bahn zukommenden Beträge zu bemessen. Erwerbsunfähige Kinder des Verunglückten haben dann keinen Anspruch auf ein besonderes Versorgungscapital, wenn auch der Verunglückte nach seinem Familienstande und seinen Einkommensverhältnissen nicht im Stande gewesen wäre, ihnen ein solches zu hinterlassen. **107**, 1622.

Die fortdauernde Benützung eines Eisenbahnviaductes zur Durchfahrt begründet einen Rechtsbesitz. Die Verhinderung dieser Durchfahrt durch die Eisenbahn ist eine zur Competenz der Gerichte gehörige Besitzstörung. **121**, 1822.

Die Einbringung der gerichtlich bestimmten Curatelskosten eines für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen gerichtlich bestellten Curators von der nach § 6 des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49 zum Ersatze derselben verpflichteten Bahn erfolgt im ausserstreitigen Verfahren durch einen Zahlungsauftrag des Curatelsgerichtes, und bedarf es hiezu nicht der Betretung des Klageweges. **131**, 2025.

Der Anspruch auf Ersatz der dem Enteigneten im Verfahren zur Feststellung der Entschädigung erwachsenen Kosten kann gegen die Bahnverwaltung im Klagewege nicht geltend gemacht werden, wenn darüber bereits im ausserstreitigen Feststellungsverfahren eine Entscheidung gefällt worden ist. **143**, 2338.

Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Klage der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, betreffend die Uebernahme des Directors dieser Gesellschaft in die Dienste der k. k. Staatsverwaltung. **145**, 2382.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Der Pensionsfonds einer Gesellschaft ist als gesellschaftliche Versorgungsanstalt zu betrachten und nach den für diese geltenden Bestimmungen gebührenpflichtig. **1**, 3.

Die durch die Concessionsurkunde einer Eisenbahnunternehmung anferlegte Verpflichtung, für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen ein geeignetes Postbureau zu überlassen, bezieht sich ausser dem Falle einer ausdrücklichen Einschränkung auf alle Stationen, welche bei Inbetriebsetzung der Bahn oder in der Folge als Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen bestimmt und eingerichtet werden. **7**, 113.

Als Brief-Aufgabs- und Abgabsstation ist jene Station anzusehen, in welcher der Postdienst, die Auf- und Abgabe der Briefpost zwischen den mit den Eisenbahnzügen verkehrenden Postbediensteten einerseits und den an die Station gewiesenen Postämtern andererseits sich vollzieht. **7**, 113.

Die Postverwaltung ist berechtigt, zu bestimmen, wie geartet und wie beschaffen das Postbureau sein müsse, damit es als „geeignetes“ erkannt werden könne. **7**, 113.

Ueber den Seitens eines Enteigneten gegen den von der politischen Behörde ertheilten Bauconsens für eine Schleppbahn eingebrachten Recurs hat das Handelsministerium auch dann meritorisch zu entscheiden, wenn dasselbe eine Aenderung der Trasse genehmigt, in Folge deren die Inanspruchnahme des Grundstückes des Recurrenten entfällt, und begründet das Nichteingehen in die meritorische Entscheidung einen Mangel des Verfahrens. **15**, 246.

Bezüge, welche die Verwaltungs- und Aufsichtsräthe einer Actiengesellschaft in dieser Eigenschaft beziehen, können zur Einkommenbesteuerung auch dann nicht herangezogen werden, wenn die Unternehmung von der Erwerb- und Einkommensteuer zeitlich befreit ist. **27**, 417.

Eine an die Verwaltung einer Eisenbahnunternehmung gerichtete allgemeine Aufforderung, betreffend das in künftigen Fällen einzuhaltende Vorgehen, ist keine Entscheidung oder Verfügung der Verwaltungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876. **33**, 511.

Nach den Bestimmungen der Landes-Bauordnung für Böhmen sind auch Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, über Verlangen der Baubehörde den Niveauplan vorzulegen. Bei einer fallweisen Bestimmung der Regulirungslinie ist ein vorgängiges Einverständniss der Statthalterei nicht erforderlich. **40**, 627.

Tramwayunternehmungen sind den im § 15, ad 3, der Gewerbegesetznovelle vom 15. März 1883 angeführten Unternehmungen periodischer Personentransporte beizuzählen. **45**, 721.

Von der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Strasseneigenthümerin und als autonome Verwaltungsbehörde in Bezug auf Sicherstellung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf den Strassen gestellte Bedingungen sind als polizeiliche, also öffentlichrechtlichen Charakters anzusehen und haben sonach in dem Consens für die Tramwayanlage Ausdruck zu finden. **45**, 721.

Das Recht des Grundbesitzers auf das unterirdische Wasser ist durch seinen Grundbesitz beschränkt und erstreckt sich nicht weiter als die Grenzen seines Besitzes und insbesondere nicht auf unterirdische Zuflüsse zu öffentlichen Gewässern. **57**, 909.

Bei Bewilligung einer Wasseranlage ist dem öffentlichen Interesse des Bahnbetriebes entsprochen, wenn die Verhandlung und Entscheidung über den Umfang der Wasserbenützung einem besonderen Verfahren vorbehalten wird. **57**, 909.

Die Unterlassung von Erhebungen begründet nur dann einen wesentlichen Mangel des Verfahrens, wenn die Nichtvornahme derselben einen Thatbestand zur Folge hat, der eine Entscheidung des Streitfalles unthunlich macht. **57**, 909.

Ob und wann abgesondert von der Bewilligung der Anlage ein eigenes Verfahren und Erkenntniss über Umfang und Bedingungen einer Unternehmung durchzuführen sei, darüber haben die Administrativbehörden von Amtswegen zu entscheiden. **57**, 909.

Nur dem Handelsministerium steht das Recht zu, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten auf dem Eisenbahnterritorium zu verpflichten. **64**, 1006.

Bei Schleppbahnen, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wird, noch auch in Anwendung kommt, ist der Strasseneigenthümer berechtigt, seine Zustimmung zur Strassenbenützung durch die Bahnanlage von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern diese gegen positive Gesetze nicht verstossen. **69**, 1085.

Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen Seitens der Staatsbehörde kann in dem Falle nicht erfolgen, als zwischen den Parteien ein Widerstreit nicht besteht. **69**, 1085.

Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung des Bahnbaues kann durch Parteienunciationen nicht ausgeschlossen werden. **69**, 1085.

Die von einem Interessenten protokollarisch abgegebene Erklärung, eine von ihm für seine Privatzwecke hergestellte Brücke im Bauzustande zu erhalten, kann für sich allein noch nicht als Nachweis eines besonderen Verpflichtungstitels angesehen werden, diese Brücke für alle Zukunft und zu anderen Zwecken, insbesondere für Zwecke der öffentlichen Communication zu erhalten. **76**, 1185.

Die Ablehnung der Anordnung einer Localcommission über eine beanspruchte Herstellung begründet keinen Mangel des Verfahrens, wenn eine Verpflichtung der Bahnunternehmung zur Herstellung im Sinne des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, überhaupt nicht vorhanden ist. **89**, 1373.

Bei der Bemessung der Erwerbsteuer von einer Eisenbahn-Bauunternehmung in einem einzelnen Bezirke ist auf die Vorschreibung der gleichen Steuer in anderen Bezirken nur dann Rücksicht zu nehmen, wenn die Partei im Zuge des Administrativverfahrens dieses Moment angeführt hat. — **109**, 1642.

Wird gegen eine Entscheidung der Finanzverwaltung ein Recurs eingebracht, ohne vorher das Ansuchen um Bekanntgabe der Gründe gestellt zu haben, so kann die Partei gegen diese Entscheidung nicht mehr den Einwand mangelhafter Begründung erheben. **109**, 1642.

Der auf einzelne Unternehmungen angewendete Steuersatz entzieht sich der Cognition des Verwaltungsgerichtshofes. **109**, 1642.

Es begründet einen wesentlichen Mangel des Verfahrens, wenn zu der behufs Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstrasse erforderlichen Concurrenzverhandlung die vom Gesetze zur Concurrenz berufenen Ortsgemeinden nicht beigezogen und bei dieser Verhandlung die für die Feststellung des Kreises der Interessenten massgebenden Verhältnisse nicht klargestellt worden sind. **129**, 1985.

Die Gemeinde ist in ihrer Eigenschaft als juristische Person in Bauangelegenheiten zur Beschwerdeführung gegen den Landesausschuss legitimirt. **134**, 2098.

Der böhmische Landesausschuss ist zur Verfügung von Regulirungen, welche von concreten Beschlüssen der Gemeindevertretung abweichen, nicht befugt. **134**, 2098.

Ist die Dauer der für eine Servitutseinräumung zu prästirenden Jahresleistung von dem Bestande einer Körperschaft oder Anstalt abhängig, so kann die Gebühr nicht nach dem zwanzigfachen Betrage der Jahresleistung in Anspruch genommen werden. **95**, 1455.

Unter Anstalt im Sinne des § 16 des Gebührengesetzes können nur juristische Personen, nicht aber Transportanlagen oder Fabriken verstanden werden. **95**, 1455.

Das mährische Zufahrtsstrassengesetz findet auch auf solche Eisenbahn-Zufahrtsstrassen Anwendung, welche vor Wirksamkeit dieses Gesetzes hergestellt worden sind, allein die Concurrenz nach diesem Gesetze tritt nur dann und insoweit ein, als die Nothwendigkeit der Herstellung der betreffenden Zufahrtsstrasse und deren Richtung durch die politischen Behörden anerkannt wurde. **115**, 1713.

Wenn die Oeffentlichkeit eines Weges bestritten wird, ist unter Zuziehung der Parteien die Lage und Beschaffenheit desselben festzustellen, sowie durch Gedenkmänner zu constatiren, ob der Weg dem öffentlichen Verkehre gewidmet war und ist. **122**, 1862.

Ob eine Bauführung über verliehene Grubenmassen gegen Ausführung von Sicherheitsvorkehrungen zu bewilligen ist oder nicht, liegt im Ermessen der Baubehörde. **141**, 2283.

Entscheidungen des Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien.

Bei vorläufiger Einlagerung des Frachtgutes nach § 55 B.-R. haftet die Bahn für die Beschaffenheit desselben nur gegenüber dem Absender, und zwar nach Massgabe des mit demselben getroffenen Abkommens. Der Empfänger kann diese Haftung nicht Kraft eigenen Rechtes, sondern nur dann und insoweit geltend machen, als ihm der Absender seine bezüglichen Rechte abgetreten hat. **86**, 1338.

Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen; die Annahme von Dispositionen des Absenders Seitens der Bahn ohne Beobachtung des § 64 des Betriebsreglements begründet ein Verschulden der Bahn. **72**, 1126.

Das Schiedsgericht ist auch für eine Klage auf Rückstellung von Frachtbriefen durch die Bahn competent. Die widerrufliche und widerrufene Ueberweisung eines Anspruches gegen die Bahn an einen Dritten steht der activen Klagslegitimation nicht entgegen. Die nach Einbringung der Klage stattgehabte Erfüllung ist kein Grund für die Kostenaufhebung. **115**, 1714.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Die Eisenbahnunternehmungen sind ausnahmslos, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber, für alle jene Schäden verantwortlich, welche dadurch verursacht wurden, dass Jemand beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitten hat. Unter dem Begriffe von vis major sind unabwendbare Elementarereignisse, Hochwasser, Bergsturz und dergleichen, nicht aber gewöhnliche, abwendbare Unfälle zu verstehen. Beim Vorkommen eines Unfalles hat die Eisenbahnunternehmung bezüglich der daraus entstandenen Schäden den Beweis zu führen, dass derselbe nicht durch ein Verschulden ihres Personals herbeigeführt wurde; es genügt daher nicht, dass demselben keine strafbare Handlung zur Last fällt, welche eine strafgerichtliche Untersuchung zur Folge gehabt hätte. **16**, 262.

Derjenige, welcher gegen das Verbot des Bahnwächters mit thätlicher Bedrohung desselben seinen bespannten Wagen über die Schienen treiben will, begeht das Verbrechen der Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 St.-G.-B.), welches nur beim Vorhandensein überwiegend mildernder Umstände als Vergehen qualificirt werden kann. **16**, 262.

Die im § 410 des ungarischen Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 404 des allg. d. H.-G.) normirte einjährige Verjährungsfrist ist auch auf jene gegen Eisenbahnen angestrengten Schadenersatzklagen anwendbar, welche der Aufgeber damit begründet, dass die Eisenbahn die Waaren nicht dem Adressaten, sondern einer solchen Person ausgefolgt hat, welche zu deren Empfangnahme nicht berechtigt war. In einem solchen Falle nimmt die Verjährung mit jenem Tage ihren Anfang, an welchem die irrige Ausfolgung der Waare geschehen ist. **16**, 263.

Der Beweis über das Vorhandensein eines der im Gesetzartikel XVIII ex 1874, betreffend die Verantwortlichkeit für die durch Eisenbahnen verursachten Todes- oder körperlichen Beschädigungsfälle vorgesehenen Thatumstände behufs Feststellung der Schadenersatzpflicht ist bei dem competenten Civilgerichte zu erbringen. Eine diesbezügliche Entscheidung der politischen Behörde und des Strafgerichtes ist daher von dem Civilgerichte nur insoweit zu berücksichtigen, als solche mit den im gesetzlichen Verfahren bei dem Civilgerichte erbrachten Beweismitteln nicht in Widerspruch steht. **40**, 627.

Die in der Berner internationalen Convention und auf Grund derselben im Eisenbahn-Betriebsreglement bestimmte kürzere Verjährungsfrist ist auch bezüglich des vor dem 1. Jänner 1893 entstandenen Anspruches auf Rückerstattung der Mehrfracht von Wirksamkeit. **47**, 756.

Die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen und deren Betriebsleitungen sind in strafrechtlicher Beziehung als Behörden anzusehen. Gemäss dem § 227 des ung. Str.-Ges. begeht derjenige das Delict der falschen Anschuldigung, welcher einen Anderen vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt, oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder herstellt. **54**, 858.

Im Falle unrichtiger Declaration ist, ob nun die Bahnanstalt hiedurch einen Schaden erleidet oder nicht, diese berechtigt, eine Conventionalstrafe einzuheben. **54**, 858.

Die thätliche Beleidigung eines Bediensteten der k. k. österr. Staatsbahnen durch einen ungarischen Staatsangehörigen ist nach den diesbezüglich milderen Bestimmungen des österr. Strafgesetzes zu beurtheilen. **62**, 982.

Die sicherstellungsweise Execution ist unter den Beschränkungen des G.-A. LX und LXI ex 1881 auch gegen eine Eisenbahnunternehmung zulässig. **102**, 1554.

Der Vorstand einer Station ist nicht verpflichtet, Reexpetitionsverfügungen auf telegraphischen Wege zu treffen. **107**, 1623.

Der in Folge Abspringens von einem entgleisten Wagen verunglückte Eisenbahnbedienstete hat unter den Voraussetzungen des Ges.-Art. XVII ex 1874 auch dann einen Entschädigungsanspruch an die Bahnanstalt, wenn ein anderer in diesem entgleisten Wagen verbliebener Zugbegleiter keinen Schaden genommen hat. **113**, 1689.

Der § 438 des ungarischen Strafgesetzes findet nicht nur auf die mit Dampf, sondern auch auf die durch eine andere mechanische Kraft, daher nicht durch einen animalischen Motor betriebene Eisenbahn Anwendung. Eine mangelhafte Vorkehrung der Unternehmung bildet nur einen Milderungsgrund rücksichtlich der an einem diesbezüglichen Bahnunfall Schuldtragenden. **136**, 2156.

Die Forderung auf Entschädigung wegen einer bei einem Bahnunfalle erlittenen Verletzung verjährt nach Ablauf von drei Jahren vom Tage des eingetretenen Unfalles ab. Diese Verjährung wird nur durch die Anstrengung der Entschädigungsklage beim Civilgerichte, nicht aber durch die Anzeige der erlittenen Verletzung bei der strafgerichtlichen Verhandlung über den betreffenden Bahnunfall unterbrochen. **150**, 2537.

Entscheidungen ausländischer Gerichte.

Deutsches Reichsgericht in Leipzig. Ueber die Wirkung des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf die vor dem Inkrafttreten desselben bewilligten Pfändungen. **60**, 960.

IV. Literatur.

V. Projectirte, noch nicht im Bau befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Bau, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Böhmische Commercialbahnen.

Böhmische Nordbahn.

Bozen-Meraner Bahn.

Brünner Localeisenbahn.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Častolowitz-Reichenau a. K.-Solnitz.

Dampftramway vormals Krauss & Comp.

Deutschbrod-Humpoletz.

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz.

Elektrische Bahn Baden-Vöslau.

Elektrische Bahn Bielitz-Zigeunerwald.

Elektrische Bahn in Czernowitz.

Elektrische Bahn in Lemberg.

Elektrische Bahn Teplitz-Eichwald.

Gaisbergbahn.

Gmundener Elektricitäts-Gesellschaft (Localbahn Station Gmunden-Stadt Gmunden).

Graz-Köflach.

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Innsbruck-Hall.

Kahlenberg-Eisenbahn.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Kremsthalbahn.

Kuttenberger Localbahn.

Leoben-Vordernberg.

Mähr.-Budwitz—Jamnitz.

Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Mühlkreisbahn.

Neutitscheiner Localbahn.

Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreichischisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ostrau-Friedlander Bahn.

Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz.

Radkersburg-Luttenberg.

Rakonitz-Petschau.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Salzburger Eisenbahn und Tramway.

Salzkammergut-Localbahn.

Stauding-Stramberger Eisenbahn.

Steiermärkische Landesbahnen.

Steyrthalbahn.

Stramberg-Wernsdorf.

Südbahn-Gesellschaft.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Swoleňoves-Smečna.

Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.

Wien-Aspang.

Wiener Localbahnen.

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt.

Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen.

Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Bayerische Staatsbahnen.

Sächsische Staatsbahnen.

II. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Schleppbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Böhmische Nordbahn.

Brünner Localeisenbahn.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kremsthalbahn.

Neutitscheiner Localbahn.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Oesterreichische Staatsbahnen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ostrau-Friedlander Bahn.

Südbahn.

Wien-Aspang.

Wiener Localbahnen.

VIII. Tramways.

IX. Diverses.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Personalien.

Personalien in Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

B. Ausland.

Afrika.

Amerika.

Argentinien.

Australien.

Belgien.

Britisch-Indien.

Bulgarien.

China.

Deutsches Reich.

Baden.

Bayern.

Elsass-Lothringen.

Oldenburg.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Egypten.

Frankreich.

Griechenland.

Grossbritannien.

Japan.

Italien.

Rumänien.

Russland.

Schweden.

Schweiz.

Serbien.

Spanien.

Türkei.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Oesterreichischer Lloyd.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ungarn.

Ausland.

Afrika.

Amerika.

Argentinien.

Belgien.

Brasilien.

Chile.

Dänemark.

Deutsches Reich.

Baden.

Bayern.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Frankreich.

Griechenland.

Grossbritannien.

Niederlande.

Rumänien.

Russland.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Tarif-Index für das I. Quartal 1895.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Oesterreichische Bahnen.

C. Ungarische Bahnen.

D. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Specialtarif für Getreide etc. **20**, 328. **24**, 385.
— Einführung eines Umschlagtarifes in Verciorova mit Stationen der rumänischen Bahnen. 1. März. **27**, 425.
— Nachtrag X zum Frachtentarife. **29**, 455.
— Combinirte Tour- und Retourbillets Wien—Pressburg und umgekehrt. 23. März. **37**, 579.
— — Wien—Deutsch-Altenburg und Hainburg und umgekehrt. 23. März. **37**, 580.
— Bestimmungen des Specialtarifes für Getreide etc. **38**, 602.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrt. Einführung eines neuen Tarifes. 1. Februar. **13**, 215.
— Eilgütertarif. 1. Februar. **18**, 289.
Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein. Einführung eines neuen Betriebsreglements. 1. März. **2**, 25. **22**, 356.
— IV. Nachtrag zum Personentarif. 1. Februar. **10**, 175.
— Verlängerung der Giltigkeit des bisherigen Betriebsreglements. **13**, 215.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Oesterr. Nordwestbahn, Südnordd. Verbindungsbahn, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Einführung directer Fahrkarten Wien—Reichenau. 15. Jänner. **4**, 59.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft. Zusammenstellung von Frachtsätzen. 1. Februar. **7**. 121.
— Druckfehler-Berichtigung. **9**, 160.
Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn etc. andererseits. Nachtrag I. 1. April. **27**, 425.
Oesterr. Verband. Berichtigung des Anhanges zu den Tarifen, Theil II. **27**, 425.
— Ausnahmetarif für Hornvieh nach und von Wien (St. Marx). 1. April. **33**, 518.
— Aufhebung des Ausnahmetarifes 2 im Theil II, Heft 1. 30. April. **34**, 534.
Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Neuer Ausnahmetarif 7 (Viehsalz). 1. April. **21**, 341.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Frachtberechnung im Verkehr mit Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahn und O-Buda-filatorigát. **10**, 175.
— Instradirungsänderung beim Transporte von lebendem Vieh. **20**, 328.
— Druckfehler-Berichtigung. **22**, 357.
— Instradirung von Viehtransporten von Köbanya hizlalda nach Wien (St. Marx). **32**. 504.
— Anhang zum Theil II, Heft 1. Einschränkung in der Giltigkeit von Frachtsätzen. 15. Mai. **37**, 579.
Südwestösterreichisch-Ungarischer Verband. Nachtrag V zum Tarife. 1. April. **33**, 518.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Druckfehler-Berichtigung. **23**, 373.
— Abänderung der Instradirungsvorschrift im Tarife, Theil IV, Heft 1. 20. März. **32**, 504.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag I zu Theil II, Heft 1. 1. Mai. **34**, 533.
Ungarisch-Adriatischer Verband. Druckfehler-Berichtigung. **9**, 159.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Neues Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen.“ 5. Februar. **10**, 175.
— Ausgabe eines neuen Tarifheftes, Theil II, Heft 2. 10. Februar. **12**, 205.
Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich. Nachtrag III zum Tarife und Nachtrag II zum Anhange. 1. Jänner. **4**, 59.
— mit Oesterreich. Nachtrag IV zum Tarife und Nachtrag III zum Anhange. 1. April. **34**, 534.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Kartirungssatz für Grosshornvieh von Panka, Station der Bukowinaer Localbahnen, nach Wien (St. Marx). Druckfehler-Berichtigung. **9**, 159.
Grosshornviehverkehr von Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau. Nachtrag I zum Specialtarif. 1. März. **22**, 355.
Grosshornviehtransporte von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Passau, Simbach und Salzburg. Einführung eines Specialtarifes. 1. März. **22**, 355.
— Berichtigungsblatt. **24**. 385.
Ausnahmetarif für Hornvieh von Stationen der k. k. Staatsbahnen nach Wien (St. Marx). Nachtrag II. 1. April. **34**, 533.
Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Einbeziehung der Ladestelle Schönweid in den directen Tarif. 10. Februar. **17**, 277.
— Einbeziehung der Station Praskačka-Urbanic der Oesterr. Nordwestbahn. 15. Februar. **20**, 328.
Kohlenverkehr ab Kralup und Bubna nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. Neuer Tarif. 1. April. **27**, 425.
Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn und der Südbahn-Gesellschaft. Neuer Tarif. 5. April. **35**, 551.
Uebernahmetarif für Zucker von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schiffsstationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Frachtermässigung im Verkehre mit Budapest. 1. März. **19**, 303.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Directer Personenverkehr Lemberg—Dresden über Krakau—Breslau—Görlitz. Directe Fahrpreise. 15. Jänner. **3**, 39.
Directer Personenverkehr Böhmen—Schweiz. II. Nachtrag zum Tarif. 1. Februar. **4**, 59.
Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Nachtrag II zum Tarif. 1. Februar. **4**, 59.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienisch-Französischer Personenverkehr. Directe Billets und Gepäckstaxen Wien—Mentone und Monte Carlo. 15. Februar. **12**, 205.
Directer Personenverkehr Triest—Venedig. Verkehr directer Wagen mit Schlafstellen. 1. Jänner. **18**, 289.
Directer Personenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Nachtrag I zum Tarife, Heft 1. 1. Jänner. **4**, 59.
Combinirbarer Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehr mit dem Oriente. Neuer Tarif. 1. März. **15**, 253.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischer Personenverkehr. Nachtrag I zum Tarife. 1. März. **23**, 373.
Schweizer.-Preussisch-Sächsischer Personenverkehr über Lindau—Schaffhausen—Hof und / Probstzella. Nachtrag II. 1. April. **32**, 503.
Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischer Personenverkehr. Neue Fahrpreise. 10. April. **36**, 565.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Tarif, Theil I, Abtheilung B. 1. Februar. **2**, 25.
Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Druckfehler-Berichtigung. 15. Februar. **6**, 103. **9**, 159.
Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen. Nachtrag III. 15. März. **23**, 373.
Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag XVIII zu Heft 1. 15. Jänner. **1**, 9, 10.
Breslau-Sächsischer Verband. Nachtrag IX. 15. Februar. **16**, 265.
Magdeburg-Sächsischer Verband. Nachtrag X. 1. April. **32**, 505.
— Nachtrag X. 1. März. **29**, 455.
Berlin-Sächsischer Verband. Nachtrag III. 15. März. **28**, 442.
Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag XVI zu Heft 1 und Nachtrag XV zu Heft 2. 1. April. **34**, 534, 536.
Norddeutsch-Sächsischer Verband. Nachtrag IX zum Heft Nr. 2. 15. März. **28**, 442.
— Nachtrag XI zum Heft Nr. 1. 15. April. **37**, 579.
Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Lindau Rangirbahnhof. 1. März. **19**, 303.
— Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art. 1. März. **32**, 505.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen, Bayerisch-Sächsischer, Berlin-Sächsischer Verband etc. Frachtermässigung für Düngemittel. 1. März. **31**, 489.
Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Nachtrag I zum Tarife und Anhange. 1. März. **22**, 355.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

e) Mit der Levante.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1895.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Ungarische Bahnen.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österreichisch-ungarischen, bezw. bosnischen Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 1. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 22. December 1894,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1895.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die bestehenden directen Steuern und indirecten Abgaben sammt Zuschlägen nach Massgabe der gegenwärtig giltigen Besteuerungsgesetze, und zwar die Zuschläge zur Erwerbsteuer und zur Einkommensteuer in der durch das Finanzgesetz vom 29. Mai 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 97) bestimmten Höhe, in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1895 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende März 1895 sich ergebenden Verwaltungsauslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1895 bei den bezüglichen Capiteln und Titeln festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Die nachstehend aufgeführten, mit Ende December 1894 erlöschenden Credite können noch bis Ende März 1895 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1894 im Sinne des Artikels VI, alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1894 bewilligt worden wären.

D. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.
2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 4, für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 5.000 „
3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 3, für Herstellung eines Landungsmolo in Pola als erste Rate bewilligte Credit von . . . . 15.000 „
4. Der mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 3, für Herstellung von Vertäuungsmitteln im neuen Hafen von Triest bewilligte Credit von . . . . 12.400 „
5. Der mit demselben Finanzgesetze unter dem gleichen Titel und Paragraph zum Bau eines Schutzdammes in Bescanuova bewilligte Credit von . . . . 20.460 „
6. Die mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 4, für Errichtung von Seeleuchten bewilligten Credite, und zwar in Knljari mit . . . . 2.600 „
   „ Tavčica „ . . . . 5.500 „
   „ Duinka „ . . . . 5.500 „

*) Enthalten in dem am 27. December 1894 ausgegebenen XCIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 242.

7. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in St. Martino Della Brazza als erste Rate bewilligte Credit von . . . . . 15.000 fl.
8. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für die Verlängerung des Landungsmolo in Magarsca bewilligte Credit von . . . . 13.700 „
9. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico bewilligte Credit von . . . . 5.500 „
10. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter dem Titel 11, § 1, für den Bau der Eisenbahn Schrambach—Kernhof bewilligte Credit von . . . . 393.550 „
11. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 14, § 1, bei den westlichen Staatsbahnen bewilligte Credit für die Strassenunterfahrt in Krakau . . . . 100.000 „

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, 22. December 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Falkenhayn** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Bacquehem** m. p.
Schönborn m. p. **Wurmbrand** m. p. **Madeyski** m. p. **Plener** m. p. **Jaworski** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Petersdorf nach Winkelsdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath und mähr.-schles. Landesadvocat in Brünn, im Vereine mit Dr. Heinrich Rokotnitz und Josef Göttlicher die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Petersdorf über Gross-Ullersdorf und Wiesenberg nach Winkelsdorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. December 1894. Z. 61.304.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. December 1894, Z. 1008/V, an die Verwaltungen der österreichischen Hauptbahnen, betreffend die Systemisirung von untergeordneten Dienstposten, welche bisher von im Wochen- oder Taglohn stehenden Organen versehen wurden.

Die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen hat mit Genehmigung Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers, laut Publication in ihrem Verordnungs- und Anzeigeblatte Nr. 53 ex 1894, eine Reihe von Dienstposten im Zugsförderungs- und Werkstättendienste, im Verkehr- und commerciellen, sowie im Materialdepôt-Dienste, welche bisher von Arbeitern und anderen im Wochen- oder Taglohn stehenden Bediensteten versehen werden, nun derart normirt, dass die auf den neu geschaffenen Posten Verwendeten mit ihren künftigen Gehalten, Quartiergeldern, dem Anspruche auf die vorgeschriebenen Dienstkleider, auf Vorrückung oder Beförderung etc., dem übrigen stabilen Personale vollkommen gleichgestellt werden und für sich, sowie für ihre Angehörigen die Sicherstellung der Altersversorgung erwerben.

Diese von wahrer Humanität und von ernstem socialreformatorischen Geiste zeigende Massnahme, durch welche mehr als 6000 Bedienstete mit 1. Juli 1895, in Hinkunft aber nach Massgabe frei werdender Stellen auch weitere Bedienstete in das statusmässige Personale der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht werden sollen, hat nicht nur in den Kreisen der zunächst Interessirten, sondern auch in der Oeffentlichkeit allgemein ungetheilten Beifall gefunden.

Dieser günstige Eindruck, beziehungsweise der wohlthätige Effect der in Rede stehenden Massregel würde aber eine sehr wesentliche Steigerung erfahren, wenn die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, dem Beispiele der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen folgend, sich in hochherziger Weise entschliessen würden, unter Einem analoge Massnahmen zu Gunsten jener ihrer Bediensteten und Arbeiter ins Leben zu rufen, welche in gleichen Diensteskategorien oder Verwendungen stehen, wie die künftig stabil werdenden Bediensteten und Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Nachdem im Gegenfalle zu befürchten ist, dass ein Gefühl von Zurücksetzung sich der in Betracht kommenden Bediensteten der österreichischen Privateisenbahnen bemächtigen und auf die freudige Erfüllung ihrer schweren, verantwortungsreichen Pflichten einen lähmenden Rückschlag ausüben könnte, sieht sich die General-Inspection veranlasst, obwohl sie die Schwierigkeiten und finanziellen Opfer keineswegs unterschätzt, welche die Durchführung einer solchen Massregel im Gefolge hätte, an die geehrte Verwaltung mit der Einladung heranzutreten, in Erwägung ziehen und anher mittheilen zu wollen, ob und in welchem Umfange eine ähnliche Massregel, wie die Eingangs besprochene der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, und zwar zum gleichen Termine, dortseits durchführbar wäre.

Wien, am 28. December 1894. **Lilienau** m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Der Pensionsfond einer Gesellschaft ist als gesellschaftliche Versorgungsanstalt zu betrachten und nach den für diese geltenden Bestimmungen gebührenpflichtig.

Die Finanzverwaltung hatte die Anwendung der Tarifpost 57 E des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, auf das von der Galiz. Sparcasse gegründete Pensionsinstitut ihrer Bediensteten und die Angehörigen derselben ausgesprochen, respective erkannt, dass die seit 1. Jänner 1863 in den Pensionsfond geleisteten statutenmässigen Beitrittsgebühren und wiederkehrenden Leistungen der Beamten und Diener, dann die an diese Personen und deren Angehörige aus dem Pensionsfonde zu leistenden Versorgungsgenüsse gemäss der genannten Tarifpost gebührenpflichtig sind.

Die gegen die Entscheidung des Finanzministeriums Seitens der Galiz. Sparcasse erhobene Beschwerde fand der Verwaltungsgerichtshof als unbegründet abzuweisen, von folgender Erwägung geleitet:

Das mit Beschluss des Vereines der Galiz. Sparcasse im Jahre 1859 errichtete Pensionsinstitut für die Beamten und Diener der Anstalt, ferner für die nach denselben zurückgebliebenen Witwen und Waisen hat Statuten, welche die behördliche Genehmigung erhalten haben. Nach diesen Statuten wurde das Pensionsinstitut ins Leben gerufen, um den stabil besoldeten Beamten, Kanzlei- und Cassedienern für ihr Alter oder für den Fall der unverschuldeten Dienstunfähigkeit, sowie auch deren Witwen und Waisen eine Versorgung zu sichern. Als Quellen der Bildung und Vermehrung dieses Fondes sind im § 2 der Statuten gewisse Beiträge der Galiz. Sparcasse und auch die percentuellen Beiträge aller stabilen Beamten, Kanzlei- und Cassediener genannt. Das hiedurch gebildete Capital bildet einen unangreifbaren Fond, dessen Interessen zur Zahlung der Pensionen zu verwenden sind.

Aus dem Zwecke und der Natur dieses Institutes und aus den weiteren Bestimmungen der Statuten, denen sich jeder der Beamten, Kanzlei- und Cassediener insoferne fügen muss, als die Beiträge von der Besoldung monatlich ohne Unterbrechung in Abzug gebracht werden, ist unzweifelhaft zu entnehmen, dass es sich hier um ein Institut handelt, welches sich als ein gemeinschaftlich mit dem Vereine der Galiz. Sparcasse gebildeter Versorgungsfond für die Mitglieder, d. i. für die Beamten, Diener und deren Witwen und Waisen, darstellt. Es kann daher allerdings dieses Institut im Sinne des § 1237 a. b. G. B. als eine gesellschaftliche Versorgungsanstalt angesehen werden.

Da nun die Tarifpost 57 E „gesellschaftliche Versorgungsanstalten" überhaupt, also ohne Unterschied, ob dieselben von Einzelnen oder von Vereinen errichtet werden, und ohne Rücksicht darauf, in wessen Eigenthum der Fond der Versorgungsanstalt sich befindet, der Gebühr unterwirft, so ist die Anwendung der erwähnten Tarifpost auf das genannte Pensionsinstitut gesetzlich gerechtfertigt.

(Erkenntniss vom 27. Juni 1893. Z. 2312; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 677.)

Die Hafenanlagen von Hamburg.

Der Hafen von Hamburg, der grösste auf dem europäischen Continente, verdankt seine Bedeutung in erster Linie den beiden günstigen Umständen, dass die Elbe schon seit Jahrhunderten bei Hamburg den See- und Flussschiffen den Austausch der Güter gestattet und dass sie durch ihre Lage zu Deutschland dem Hafen stets ein grosses natürliches Hinterland sicherte.

Ein Theil der Stadt Hamburg war dabei von einem Netze kleinerer Wasserläufe, den sogenannten Fleeten, durchzogen, welche für kleine, flachbordige Fahrzeuge, Schuten, von 20—25 t Tragfähigkeit zugänglich waren und an ihren Ufern die zahlreichen Privatspeicher hatten. Die Schuten vermittelten vorzugsweise den Verkehr zwischen den einzelnen Schiffsarten, sowie zwischen Schiff und Speicher, wobei die Schiffe selbst reihenweise auf dem offenen Strome lagen und ihre Befestigung hauptsächlich durch Ducdalben erhielten.

Diese ursprünglichen Einrichtungen mussten jedoch mit der steigenden Entwicklung des Eisenbahnverkehres verlassen werden. Es wurde deshalb in den Jahren 1862 und 1866 zunächst der Sandthorhafen in planmässiger Weise mit regelmässigen Ufern, dahinterliegenden Eisenbahngeleisen, fahrbaren Krahnen und geräumigen Schuppen (Hangars) erbaut. An diesen Hafentheil schloss sich bald der daneben liegende Grasbrookhafen und später der Baakenhafen an. Alle diese Hafentheile standen mit den nach Köln, Hannover, Berlin, Lübeck und über Altona nach dem Norden führenden Eisenbahnen in Verbindung. Auch für den Verkehr zwischen Flussschiff und Eisenbahn wurden ähnliche Anlagen neben dem sogenannten Pariser Bahnhofe eingerichtet.

Die grösste Umwandlung erfuhr aber der Hafen und die Einrichtung der Speicher in Folge des im Jahre 1888 durchgeführten Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet und der Ausscheidung eines besonderen, als Freihafen dienenden Theiles von Hamburg von diesem Gebiete. Es verloren dadurch die meisten der in der Stadt liegenden Speicher ihre Bedeutung und ihren Werth, indem sie entweder nur als Speicher für bereits verzollte Güter, oder als zollämtlich beaufsichtigte, sogenannte Contenlager benützt werden konnten. Die nicht unerheblichen Kosten dieser Beaufsichtigung fallen den betreffenden Speicherbesitzern zur Last.

Es ergab sich für Hamburg (wie auch für Bremen und Lübeck) die Nothwendigkeit, im Freihafengebiet eine für den Handel ausreichende Zahl neuer Speicher zu errichten, in welchen die unverzollten Güter bis zu ihrer Ausfuhr nach dem Auslande oder ihrer Einfuhr in das Zollvereins-Inlandslager und nach Bedarf zu ihrer Erhaltung und etwaigen Verbesserung bearbeitet werden können, ohne einer Zollcontrole unterworfen zu sein.

War also schon früher durch die nöthige Verbindung mit der Eisenbahn die Schaffung besonderer mit Geleisen und Strassen eingefasster Hafenbecken erforderlich geworden, so wurde dies bei der Ausbildung des Freihafens in noch höherem Grade der Fall.

Um für den ganzen Freihafen Platz zu gewinnen, wurde eine Fläche von rund 1000 Hektar aus dem bisherigen hamburgischen Gebiete ausgeschieden, welche wegen der noch geringen städtischen Bebauung vorwiegend auf dem linken Ufer der Elbe liegt.

Auf dem linken Ufer wurden bis zu den am 1. October 1888 erfolgten Zollanschlusse Hamburgs im

Wesentlichen die zwei grossen Becken des Oberländer- und des Segelschiffhafens erbaut, deren Mündungen, mit möglichst spitzem Winkel nach Unten gerichtet, mit dem freien Strome zusammentreffen. Der Segelschiffhafen mit einem für 150 t Tragkraft eingerichteten Riesenkrahn hat eine Quailänge von 3199 m und 40.591 m^2 überdachten Lagerraum. Seitdem ist bereits die Ausführung zweier neuer Becken für See- und Flussschiffe nothwendig geworden, deren gemeinsame Mündung zwischen der des Segelschiffhafens und des Petroleumhafens liegt. Von dem vorhin genannten Oberländerhafen zieht ein für Flussschiffe fahrbarer und zum Theil bereits als Hafenbecken erweiterter Canal die südliche Zollgrenze entlang bis in den zwischen dem kleinen Grasbrook und dem Steinwärder in die Norderelbe einmündenden Elbearm „Reiherstieg", welcher als ein Nebenarm die Süderelbe bei Harburg mit der Norderelbe bei Hamburg verbindet, während die Hauptverbindung beider Arme etwas weiter abwärts, Altona gegenüber, liegt.

Die genannten Flächen, kleiner Grasbrook- und Steinwärder, sind mit tiefen Canälen durchschnitten und dienen vorzugsweise als Gebiet für solche Industriezweige, welche innerhalb des Freihafens zulässig erachtet wurden. Es sind dies namentlich die zwei grossen Schiffsbauanstalten Reiherstieg-Schiffswerft und Schiffsbauwerft Blohm & Voss.

Die Hafenanlagen des linken Ufers sind im Wesentlichen derart eingerichtet, dass neben den Ufermauern zwei Eisenbahngeleise liegen, über welche hinüber nach der zuerst in Bremen angewandten Anordnung bewegliche Uferkrahne zwischen Schiff und Schuppen den Ladebetrieb versehen, ohne den Eisenbahnbetrieb zu stören. Die Breite der Hafenbecken ist verschieden und am bedeutendsten im Segelschiffhafen. Dieser ist im Mittel 225 m breit und enthält zwei Reihen von Ducdalben, neben welchen auch in der Mitte des Beckens zahlreiche Segelschiffe liegen und auf Flussschiffe, Schuten u. s. w. ihre Ladung abgeben können, eine Einrichtung, welche für Segelschiffe mehr Bedeutung hat, als für die rascher zu expedirenden Dampfer, die nur an Ufermauern mit Krahnen rasch genug zu bedienen sind.

Auf dem rechten Ufer der Elbe handelte es sich bei dort schon vorhandenen und gut ausgestatteten Hafenbecken — welche mit dem neuen, erst im Jahre 1888 vollendeten Baakenhafen im Ganzen 8396 m Quailänge und 135.046 m^2 Schuppen bieten — hauptsächlich um Schaffung grosser Speicheranlagen und um Herstellung einer Schifffahrtsverbindung zwischen der Elbe unterhalb und oberhalb des Freihafengebietes. Für die Speicher diente die zwischen dem Sandthorhafen und dem ehemaligen Binnenhafen liegende Fläche, welche in ihrer Längenrichtung mit einem 25 m breiten und nur 2·25 m unter Niederwasser tiefen, also vorzugsweise nur für Schuten fahrbaren Canale durchzogen ist; auf den beiden Ufern dieses Canales stehen die Speicher. Jenseits dieser läuft auf beiden Seiten eine Strasse mit den nöthigen Eisenbahngeleisen. Während die südliche Strasse durch die Geleise und Schuppen des Sandthorhafens begrenzt wird, ist die nördliche auf der den Speichern gegenüberliegenden Seite mit den sogenannten Abfertigungsschuppen versehen, welche den Zweck haben, Güter, nachdem sie verzollt sind, aus dem Freihafen in die Schuten zu befördern, welche auf dem zum Zollinland gehörenden „Zollcanal" schwimmen.

Um eine Umgürtung des ganzen Freihafengebietes mit einem schiffbaren Canale zu erreichen, musste unter Benützung der Wasserflächen des ehemaligen Binnenhafens und des Oberhafens der Zollcanal durch frühere Häusercomplexe mittelst eines etwa 200 m breiten Durchbruches hindurch geführt werden. An seinem unteren Ende ist der genannte Canal von der zum Freihafen gehörenden Fläche der Elbe durch Ducdalben und schwimmende Barrièren abgegrenzt. Sein linksseitiges Ufer dient, wie oben erwähnt, an verschiedenen Stellen zur Anbringung von Zollabfertigungsstellen der verschiedensten Art und bildet übrigens einen Theil der Zollgrenze.

Die bis 1889 ausgeführten Freihafenspeicher besitzen 36.450 m^2 Grundfläche und waren zum grössten Theile einer zu diesem Zwecke gegründeten Actiengesellschaft, der Hamburger Lagerhausgesellschaft, unter Aufsicht und Mitwirkung der betreffenden Staatsbauverwaltung, zur Ausführung überwiesen. Der Staat hatte den Baugrund vorbereitet und die Ufermauern hergestellt und geniesst einen Antheil an dem Reingewinne aus dem Betriebe der Speicher. Einzelne Speicher sind ferner von Privaten gebaut und endlich hat der Staat selbst zwei grosse Speicher errichtet, in welchen u. A. eine Postanstalt, Zollabfertigung und namentlich die Maschinenstation für die hydraulische Kraft und die elektrische Beleuchtung des ganzen Speichergebietes untergebracht sind.

Die meisten der Speicher haben 28 m Tiefe, ihre bebaute Fläche beträgt 36.451 m^2, während ihre Lagerräume 200.667, ihre Comptoirräume 23.048 und die sonstigen Räume 25.402 m^2 enthalten. Hervorzuheben ist, dass sämmtliche Speicher bei tiefliegendem, festem Untergrunde auf Pfählen von etwa 12 m Länge fundirt werden mussten, welche, zu Bündeln gestellt, mit einfachen Holmen und dazwischen gestampftem Beton versehen sind und das in Pfeiler aufgelöste Mauerwerk tragen. Den inneren Ausbau bilden schmiedeiserne Stützen und ein Netzwerk von Unterzügen mit übergelegten Längsträgern aus demselben Material; die letzteren nehmen einen gespundeten Dielenbelag auf und sind so gelagert und mit einander verbunden, dass Längenausdehnungen durch Temperatureinflüsse ungehindert geschehen können. Die Stützen bestehen aus vier Winkeleisen, welche in den unteren Stockwerken durch breite Lamellen, in den oberen aber durch Gitterwerk verbunden sind und mit der nöthigen Verstärkung am Fusse sich hier mit kräftiger schmiedeiserner Platte auf den mit Granit abgedeckten gemauerten Pfeiler setzen. Die Unterzüge bestehen bei allen, für die Tragfähigheit von 1800 kg per 1 m^2 eingerichteten Böden aus genieteten Trägern, die Längsträger aus I-Eisen; bei den übrigen Böden sind die Unterzüge aus I-Eisen und die Längsträger aus Holzbalken hergestellt. Die Treppenhäuser sind feuersicher durch Brandmauern umschlossen, in welchen die Thüren zu den Böden aus doppelten Blechen bestehen, dabei zweiflügelig und mit selbstthätigem Verschlusse eingerichtet sind.

An dem einen Staatsspeicher am „Kehrwieder" bildet ein frei daneben stehender, aber mit jedem Boden durch einen Transportsteg verbundener eiserner Ladethurm eine besondere Eigenthümlichkeit. Dieser Thurm hat den Zweck, den Waarenverkehr zwischen Speicher und Strasse zu ermöglichen, während unmittelbar am Speicher die Strasse für die Zollabfertigung der Wagen frei bleibt.

In dem anderen Staatsspeicher am Sandthorhafen befindet sich die hydraulische Maschinenstation, bestehend aus vier horizontalen Verbundmaschinen mit Oberflächencondensation, von welchen jede in normalem Betriebe mit 55 Umdrehungen in der Minute 120 Pferdekräfte leistet

und durch zwei Differentialpumpen in einer Stunde 54 m^3 Wasser von 50 Atmosphären liefert. Für die Grösse der ganzen Anlage wurden 260 Winden und 50 Aufzüge in den Speichern, sowie 36 Krahne am Zollcanal, einschliesslich der Reserve, angenommen. Ausser den zwei in der Nähe der Pumpen angebrachten Accumulatoren von 0·60 m Durchmesser und 7·5 m Hub sind noch drei weitere Accumulatoren in der Druckrohrleitung zur Ausgleichung an verschiedenen Punkten eingeschaltet. Das Druckwasser wird nach dem Gebrauche durch Rücklaufrohre drei Behältern von 190 m^3 wieder zugeleitet.

Die durch Brandmauern in einzelne Abtheilungen von verschiedener Grösse zerlegten Speicher haben nach vorne und hinten (Land- und Wasserseite) Winden, welche aber beiderseitig von einem einzigen hydraulischen Apparate, jedoch nicht gleichzeitig, getrieben werden. Diese Winden sind fast durchwegs für 600 kg Last eingerichtet und haben hier stets denselben Wasserverbrauch. In vielen Treppenhäusern und oft nur zwischen Keller und Erdgeschoss sind Winden von 1200 kg angebracht. Neben den hydraulischen Hebezeugen haben sämmtliche Speicher noch Handwinden.

Das Druckwasser des hydraulischen Betriebes ist mit dem städtischen Leitungswasser für Feuerlöschzwecke durch eine grosse Zahl in den Treppenhäusern, sowie auf der Strasse angebrachter, als Strahlapparate wirkender Hydranten verbunden.

Ueber die Quaischuppen und Uferkrahne ist noch Folgendes zu erwähnen. Die älteren Schuppen am Sandthorhafen und selbst noch die am nördlichen Ufer des Baakenhafens haben nur ein Ufergeleise für Eisenbahnwagen und ein davor befindliches Krahngeleise für fahrbare Dampfkrahne. Da einmal seit dem Jahre 1886 eine grosse Anzahl Dampfkrahne für den Sandthorhafen angeschafft war und zweckmässig gearbeitet hatte, so lag es nahe, bei den Erweiterungsbauten auch ferner solche Krahne zu verwenden.

Es sind jedoch bei den im Jahre 1889 in Angriff genommenen neueren Schuppenbauten am Petersen- und und Asia-Quai die Dampfkrahne in ähnlicher Weise angebracht, wie die bereits im Jahre 1886 ausgeführten hydraulischen Krahne in Bremen, nämlich auf einem Krahngestelle, welches einen ungestörten zweigeleisigen Eisenbahnbetrieb am Ufer vor den Schuppen gestattet, ohne dabei den Löschbetrieb zu hindern.

An der Landseite der Schuppen sind theils bewegliche, theils feste Handkrahne vorhanden.

Schliesslich kommt noch zu bemerken, dass im Jahre 1892 am Pesersen-Quai zwei elektrische Krahne von ähnlicher äusserer Anordnung, wie die Dampfkrahne, hergestellt worden sind. Auf dem unteren Gestelle befindet sich der eigentliche Krahn, dessen Ausleger nebst dem ganzen Windewerk und einem Häuschen für den Krahnführer auf einer Grundplatte drehbar ist. Der Elektromotor ist möglichst weit nach hinten, dem Ausleger gegenüber, angebracht, um die Maximallast von 2500 kg thunlichst auszubalanciren. Die Tourenzahl des genannten Motors beträgt 500 in der Minute. Unter der festen Rolle hängt am Kopfe des Auslegers noch eine lose Rolle, um ein dünneres Drahtseil und einen kleineren Durchmesser der Seiltrommel bei grosser Umdrehungsgeschwingigkeit derselben zu erzielen. Es genügt daher ein einziges Zahnradpaar zur Uebersetzung zwischen Motor und Trommel. Bei dem Sinken der Last wird die Dynamomaschine nicht als Motor, sondern als stromerzeugende Maschine benützt, indem sie dann an die Erzeugungsstation Strom zurückgibt. Dabei dient ein besonderer kleiner Motor zur Drehung des Krahnes. Eine Sicherheitsbremse bringt die Last sofort zum Stillstande, wenn etwa der Krahnführer den Bremshebel loslassen sollte oder wenn die Stromzuführung zum Krahne plötzlich unterbrochen wird.

Die Last darf demnach rasch bewegt werden. Die Bedienung des Krahnes ist sehr einfach. Der Wirkungsgrad des Triebwerkes beträgt bei voller Belastung 90 pCt. Der Betrieb ist billiger, als der eines Dampfkrahnes von gleicher Leistung.

[„Fortschritte der Ingenieur-Wissenschaften."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November 1894.) Zu den mit Ende des Monates October 1894 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 217·76 km sind im Monate November 1894 durch den Baubeginn der Linie Troppau—Reichsgrenze (—Ratibor) sammt Erweiterung des Bahnhofes in Troppau der Mähr.-schles. Centralbahn 2·70 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Linie Stanislau—Woronienka der k. k. Staatsbahnen mit 96 km, ferner die Seilbahn auf den Schlossberg in Graz mit 0·20 km. Es verblieben sonach mit Schluss des Monates November 124·26 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 11·60 km auf Staatsbahnen, 17·24 km auf private Hauptbahnen und 95·42 km auf Localbahnen entfallen. Der Bauvollendung geht in nächster Zeit entgegen die Localbahn Plan-Tachau, während die Linie Wiener Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen nahezu fertiggestellt erscheint. Die Zahl der im Monate November 1894 beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 7009, d. i. 32 Mann per Kilometer im Durchschnitte, gegen 7715 im Vormonate. (Vergleiche Verordgs.-Blatt Nr. 137 vom 29. November 1894.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Nebengebäude in Schönbrunn.) In der Station Schönbrunn wurde ein Nebengebäude hergestellt.
]12. December 1894, Z. 67.327.]

— (Bauliche Herstellungen in der Station Petrowitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. November 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Verlängerung des Geleises III in der Station Petrowitz und für die damit in Verbindung stehende Verlängerung des Objectes in km 290·936, dann für die Herstellung eines Wächterhauses sammt Nebengebäude in km 290·7/8 der Bauconsens ertheilt.
[10. December 1894, Z. 67.168.]

— (Verlängerung des Zollmagazins in Oswięcim.) In der Station Oswięcim wird das Zollmagazin verlängert und ein Kaserneinbau in demselben hergestellt,
[4. December 1894, Z. 65.977.]

— (Hölzerner Schuppen in Krakau.) In der Station Krakau wird für Josef Tugendhat ein hölzerner Schuppen zur Einlagerung von Cement-Dachziegeln hergestellt.
[26. November 1894, Z. 59.407.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Schuppen in Troppau.) Zum Zwecke der Einlagerung von Dung- und Baukalk des Albert Walter wurde in der Station Troppau ein hölzerner Schuppen hergestellt. [12. December 1894, Z. 67.573.]

— (Linie Dzieditz—Saybusch-Zabłocie; Postschuppen in Bielitz.) Zum Zwecke der Unterbringung von Postkarren wurde in der Station Bielitz ein Schuppen errichtet.
[12. December 1894. Z. 67.328.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Auflassung des Nachmittags-Schnellzuges Wien Westbahnhof—St. Pölten.) Der gegenwärtig in der Strecke Wien Westbahnhof—St. Pölten verkehrende Schnellzug Nr. 5, Wien Westbahnhof ab 3 Uhr 30 Min. Nachmittags, wird vom 1. Jänner 1895 an ausser Verkehr gesetzt.

Verkehrsstörung.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: 30. December 1894: In Folge Schneesturmes und theilweiser Verwehung der Strecke bis zu $1^1/_2$ m Höhe wurde der Gesammtverkehr der Linie Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 852 bis auf Weiteres eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Localbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 1. November 1894, Z. 68.039, der Eszéker Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb für eine von einem geeigneten Punkte im Bereiche der Stadt Eszék vom gegenwärtigen Betriebsnetze abzweigende und diese über Diakovár in der Station Striživojna-Vrpolje mit den Linien Dálja—Striživojna-Vrpole—Bosna-Bród und Striživojna-Vrpolje—Samac der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 9. November 1894, Z. 76.643, dem Edmund Barany für eine von einem geeigneten Punkte der zukünftigen Linie der projectirten Localbahn Baja-Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1894, Vorconcession Post 2, und Nr. 123) ausgehende und diese über Báta, Duna-Szekcsö und die Gemarkung der Gemeinde Bár in der Station Mohács mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Villány—Mohács der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 9. November 1894, Z. 78.166, der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft
   a) für eine von der Station Bóka (nächst der Abzweigestation Szécsány der der Linie Szécsány—Párdány) ausgehende und diese über Jarkovácz, Dobricza, Ferdinandfalu, Hancsa und die Gemarkung der Gemeinde Kevi-Szöllös in der Station Alibunár mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden kürzlich eröffneten Localbahn Versecz-Alibunár-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn,
   b) für eine von der zukünftigen Station Jarkovácz der Linie a) abzweigende und diese über Számos und die Gemarkung der Gemeinde Lajosfalva in der Station Antonfalva mit der Linie Nagy-Becskerek—Antonfalva—Pancsova der Torontáler Localbahnen verbindende, gleichfalls normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 9. November 1894, Z. 78.623, dem Reichstagsabgeordneten Pankratius Szily für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linien Új-Dombovár—Pécs—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in deren Betrieb stehenden Linie Barcs—Pécs—Üszög der Barcs-Pécs-Eisenbahn-Gesellschaft abzweigende, über Malom, Keszü, Regenye, Szöke, Ocsárd, Szava, Viszló, Terehegy, Harkány, Ipacsfa, Dráva-Szabolcs und die Gemarkung der Gemeinde Dráva-Palkonya mit Ueberbrückung der Drava (Drau) bis Miholjac dolnji führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 12. November 1894, Z. 140, dem Einwohner von Wien Bernhard Rosenfeld für ein im Bereiche der Stadt Pécs (Fünfkirchen) zu erbauendes normalspuriges Strassenbahnbetz mit Pferdebetrieb, auf die Dauer von drei Monaten.
6. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 82.444, dem Dionys Szulyovszky für ein aus nachfolgend bezeichneten Linien bestehendes normalspuriges Localbahnnetz, und zwar:
   a) eine von der Endstation Léva der Linie Párkány-Nána—Léva der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, eventuell von der nächst dieser gelegenen Station Alsó-Várad abzweigende und diese über Nagy-Kálmán, Garam-Lök, Gyékényes (Comitat Bars), Csiffár, und die Gemarkung der Gemeinde Teld mit der Zsitvathalbahn, d. i. der Linie Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Marót in deren Station Verebely verbindende Linie;
   b) eine von Verebely aus diese über Kálasz, Babindal, Bodok, Pográny, Alsó-Malántha, Nagy-Emöke und die Gemarkung der Gemeinde Tormos mit der Neutrathalbahn, d. i. der Linie Tót-Megyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Bélicz in deren Station Nyitra verbindende Linie;
   c) eine von Nyitra, eventuell von der diesem nächstliegenden Station Sarluska-Üzbégh die Neutrathalbahn über Andacs, Elecske, Alsó-Récsény und die Gemarkung der Gemeinde Kelecsény in der Station Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) mit den Linien Pozsony (Pressburg)—Galgócz-Lipótvár und Galantha—Galgócz-Lipótvár—Zsolna (Sillein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Linie;
   d) eine von der Station Galgócz-Livótvár, eventuell von der Station Pöstyen (Pistyan) aus die Linie Pozsony—Galgócz-Lipótvár—Pöstyen—Zsolna über Krakován, Verbó, Brezova, Hradist, Jablonicz, Huboka, Szenicz, Szottina, Rovenszkó, Ribek, Rohó, Szobotist, Csátkó, Lopassó, Oreszko, Vieszka, Radosócz, Vidován, Czoborfalu, Szent-Istvánfalu und die Gemarkung der Gemeinde Tövisfalu in der Station Holics mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Marchthalbahn, d. i. der Linie Pozsony — Dévény - Ujfalu — Holics — Szakolcza (Skalitz), und deren im eigenen Betriebe stehenden Flügelbahn Göding-Holics verbindende Linie;
   e) eine von der zukünftigen Station Brezova der Linie d) abzweigende, bis Miava führende Flügelbahn, insgesammt auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 10. December 1894 fand unter Führung des Ministerial-Secretärs Aladar Lakatos des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung der Delegirten der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie jener der den Betrieb führenden Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, die technisch-polizeiliche Begehung der von der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft (vormals Krauss & Comp.), welche die „Transdanubischen Localbahnen“, d. s. die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, im Bereiche der Comitate Pozsony (Pressburg), Moson (Wieselburg), Sopron (Oedenburg), Vas (Eisenburg) und Zala gelegenen Localbahnen Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)-Szombathely (Steinamanger), Boba-Ukk-Csáktornya, Ukk-Tapolcza, Türje—Zala-Szent-Gróth und Zala-Szent-Iván—Kisfalud-Szent-Iván erbaute und financirte, zur Ergänzung ihres Betriebsnetzes ausgeführten Localbahn Szombathely-Rum (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 103 ex 1894) statt. Ausser der entsprechend erweiterten Station Szombathely sind die Stationen Széchény und Rum für den gesammten Verkehrsdienst, die Haltestellen Szent-Király-Táplánfa und Csempes-Kopács, sowie die Ausweichstationen Szent-Kereszt und Kajd für den Personen-, Reisegepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet. Nachdem der Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie von der Commission als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des öffentlichen Betriebes. Die derzeit als Sackbahn endigende Linie Szombathely—Rum wird durch die gleichfalls von der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft in Aussicht genommene Fortsetzung derselben bis Ukk (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894) dort Anschluss an das bereits ausgebaute, oben angeführte gesellschaftliche Betriebsnetz finden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bezeichnung der Reisegepäckscolli mit Name und Adresse des Aufgebers.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen publicirte eine Verlautbarung, in welcher das reisende und Güter expedirende Publicum sowohl im eigenen, als auch im Bahninteresse aufgefordert wird, auf dem aufzugebenden Gepäck die Bestimmungstation und auf anderen Stückgütern noch überdies die Adresse (Name, Stand und Wohnort) des Empfängers in entsprechend haltbarer Weise anbringen zu wollen. Dies kann am zweckmässigsten auf dem Collo selbst, beziehungsweise auf dessen Emballage, oder auf einem an dieser in seiner ganzen Fläche aufgeklebten Papier verzeichnet werden. Sollte dies aber nicht möglich sein, so empfiehlt es sich, diese Angaben auf ein mit dem Collo dauerhaft verbundenes Täfelchen aus Holz, Leder oder Pappendeckel zu schreiben. Das Publicum erleichtert hiedurch der Eisenbahn sowohl die Richtigkeit, als die Schnelligkeit der Gepäcks-, beziehungsweise Güterausfolgung in sehr bedeutendem Masse und gewinnt eine besondere Garantie dafür, dass vorkommende unrichtige Bezettelungen und Verschleppungen — welche bei der Kürze der Zeit, in welcher die Expedition der Sendungen mit Rücksicht auf deren Menge erfolgen muss, kaum gänzlich zu vermeiden sind — in kürzester Zeit eruirt und geordnet werden können.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate October 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die 7·43 km lange Nebenbahn Oberröblingen a. H.-Allstedt im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt mit den Stationen Niederröblingen (3·64 km) und Allstedt (7·43 km) für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr; die Station Niederröblingen dient dem Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, die Station Allstedt ausserdem für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen; diese Strecke ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Erfurt unterstellt und hat in Oberröblingen a. H. Anschluss an die Linie Sangerhausen—Erfurt; die 74·93 km lange Strecke Nakel—Konitz im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Nakel (bestehende Station), Ambach (Haltestelle 7·35 km), Mrotschen (Bahnhof 11·18 km), Witoslaw (Haltestelle 18·06 km), Raygrod (Haltepunkt 21·94 km), Waldungen (Haltestelle 28·29 km), Vandsburg (Haltestelle 35·11 km), Hohenfelde (Haltestelle 40·68 km), Zempelburg (Bahnhof 48·68 km), Camin (Haltestelle 56·05 km), Görsdorf (Haltestelle 64·99 km) und Konitz (bestehende Station 74·93 km); die Verkehrsstellen dienen — mit Ausnahme des Personenhaltepunktes Raygrod — dem Gesammtverkehre; die Strecke Nakel—Konitz ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte in Bromberg unterstellt; die 3·93 km lange Strecke Berlin (Schönhauser Allee) —Pankow im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin für den öffentlichen Verkehr; die Strecke Ilsenburg—Harzburg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg mit den Stationen Eckerthal, Stapelburg, Westerode bei Harzburg und der Holzverladestelle Schimmerwald für den öffentlichen Verkehr; die Stationen sind eingerichtet: Eckerthal für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Stapelburg und Westerode bei Harzburg für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung, Schimmerwald nur für die Verladung von Holz in Wagenladungen, welches unfrankirt und ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert wird; diese Strecke ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Halberstadt unterstellt; ferner die 10·25 km lange Reststrecke Klapaten—Naujeningken der Nebenbahn Tilsit-Stallupönen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg (ohne Zwischenstation) für den öffentlichen Verkehr; dieselbe ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte zu Königsberg in Preussen unterstellt; am 10. October die 24·06 km lange Nebenbahn Vossowska-Lublinitz im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Vossowska (bestehende Station), Plauder (Haltestelle 7·89 km), Pavonkau (Haltestelle 15·09 km), Lipie (Haltestelle 20·67 km) und Lublinitz (bestehende Station 24·06 km); sämmtliche Haltestellen dienen zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eil-, Stück- und Wagenladungsgütern, die Haltestelle Pavonkau ausserdem zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; ferner am 17. October die 14·2 km lange Meppen-Haselünner Eisenbahn für den Personen- und Güterverkehr mit den Stationen und Entfernungen: Meppen, Bokeloh (3·3 km), Schleper (8·8 km) und Haselünne (14·2 km); Concessionär und Eigenthümer der Bahn ist der Kreis Meppen, welcher die Bahn unter Leitung eines Betriebsdirectors betreibt.

b) In Bayern: Am 1. October die 4·021 km lange Localbahn Ebertsheim-Hettenleidelheim der Pfälzischen Eisenbahn mit dem Haltepunkte Abzweigung bei Ebertsheim, der Haltestelle Tiefenthal (2·834 km) und der Station Hettenleidelheim (4·021 km) für den öffentlichen Verkehr; die Haltestelle und die Endstation dienen dem Gesammtverkehre, während der Haltepunkt nur zum Ein- und Aussteigen von Reisenden benützt werden kann; ferner am 25. October die 4 km lange Localbahn Selb Bahnhof-Selb Stadt der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen nebst der 1·52 km langen Flügelbahn zur Ludwigsmühle für den Personen- und Güterverkehr; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 180 m, weshalb auf diese Localbahn nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festen Radstand verkehren können; ebenso sollen auf dieselbe Wagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast nicht übergehen; für Güterabfertigung ist nur die Endstadtion Selb Stadt eingerichtet; die Ladestellen Erkersreuth, Selb Obere Stadt und Ludwigsmühle werden nicht mit Tarifzügen, sondern mit Rangirzügen bedient; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäcksabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung ist mit der Bahnexpedition Selb Bahnhof vereinigt und die Localbahn dem kgl. Oberbahnamte Weiden unterstellt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate October 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates October folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. October die Haltestelle Marsdorf bei Sorau zwischen den Stationen Sorau und Sagan im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen; die Haltestelle Miesterhorst im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg, welche bisher nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut und Frachtstückgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit selbstständiger Frachterhebung; der Haltepunkt Rosow zwischen den Stationen Tantow und Colbitzow im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Mandwehr zwischen den Stationen Ohligs und Leichlingen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur zur Nachabfertigung angenommen; die Haltestelle Dietrichsfeld zwischen den Stationen Wreschen und Miloslaw im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; der Haltepunkt Papau im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehre diente, auch für den Güterverkehr; die Haltestellen Marzenin und Zydowo an der Strecke Wreschen—Gnesen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg für den Wagenladungsgüterverkehr; die Haltestelle Rosdorf zwischen den Stationen Göttingen und Obernjesa im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M., welche bisher für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Brokau zwischen den Stationen Breslau und Kattern im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Korsenz zwischen den Stationen Trachenberg und Rawitsch im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Dziergowitz zwischen den Stationen Birawa und Hammer im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern; der Haltepunkt Taczanow zwischen den Stationen Pleschen und Brunow im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Markowitz zwischen den Stationen Ratibor und Nendza im Bezirke der kgl Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Rehfeld bei Torgau zwischen den Stationen Zschakau und Falkenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Paruschowitz zwischen den Stationen Rybnik und Egerfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; die Haltestelle Glogischdorf zwischen den Stationen Driebitz und Glogau im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern unter gleichzeitiger Auflassung des Haltepunktes Glogau Stadtforst; der Haltepunkt Petrowitz zwischen den Stationen Nicolai und Idaweiche im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Timmdorf zwischen den Stationen Gremsmühlen und Plön in Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Altona für den Personenverkehr; der Haltepunkt Eichbornstrasse zwischen den Stationen Dalldorf (Kremmener Bahn) und Tegel im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Olsau zwischen den Stationen Gr.-Gorzütz und Annaberg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personenverkehr; der Haltepunkt Schleibitz an der Strecke Ottmachau-Heinersdorf im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personenverkehr; ferner der Haltepunkt Kupfermühle zwischen den Stationen Oldesloe und Bargteheide der

Lübeck-Büchener Eisenbahn für den Personenverkehr; am 15. October die Haltestelle Rosenthal der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, welche bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Annahme und Auslieferung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern, sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, welche in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können; am 20. October der Haltepunkt Melzdorf-Almendorf zwischen den Stationen Götzenhof und Wiesen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. October die Haltestelle Rattwitz zwischen den Stationen Bautzen und Seidau der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie die Haltestelle Altenbach zwischen den Stationen Machern und Wurzen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Güterverkehr eingerichtet war, für den Personen- und Gepäckverkehr.

c) In Bayern: Am 1. October die Haltestelle Buttenheim zwischen den Stationen Eggolsheim und Hirschaid der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden; ferner die Haltestelle Rübleinshof zwischen den Stationen Ochenbruck und Postbauer der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Verkehr von Personen und Hunden.

d) In Oldenburg: Am 10. October die Station Bockhorn der Vareler Nebenbahn der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den Viehverkehr in Wagenladungen.

e) In Hessen: Am 15. October der Haltepunkt Angersbach zwischen den Stationen Lauterbach und Salzschlirf der Oberhessischen Eisenbahnen für den Eilgut- und Frachtstückgüterverkehr.

Sachsen. (Rentabilität der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.) Die Erträgnisse der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen weisen auch im Jahre 1893 eine nicht unbeträchtliche Steigerung gegenüber dem Vorjahre auf, und zwar beliefen sich die Mehreinnahmen auf 4·8 Millionen Mk., die Mehrausgaben auf 2·27 Millionen Mk., so dass der Ueberschuss des Jahres 1893 den des Vorjahres um 2·5 Millionen Mk. und das Präliminare um 1·7 Millionen Mk. überstieg. Dieser Ueberschuss entspricht einer Verzinsung des Anlagecapitales von 715·9 Millionen Mk. mit 4·5 pCt. gegen 4·27 pCt. im Vorjahre. — Die höchste Erträgnissquote, 10 pCt., lieferte die Linie Bodenbach—Dresden-Altstadt, eine im Hinblicke auf den kaum 3 pCt. betragenden Landeszinsfuss ausserordentlich hohe Verinteressirung; die geringsten Erträge boten die Erzgebirglinien ($^1/_5$—$^3/_4$ pCt). Im Ganzen waren im Gegenstandsjahre 46 Linien activ, während 17 Linien, darunter 3 im Laufe des Jahres eröffnete, einen Zuschuss in der Höhe von 0·016 bis $3^3/_4$ pCt. des Anlagecapitales zu den Betriebskosten erforderten, doch waren dies durchaus ganz kurze, zum grossen Theil schmalspurige Strecken, deren Herstellung sohin nur einen geringen Aufwand erfordert hatte.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Thisbe" von Coconada.) Dieser Dampfer von 1789 Tonnen Gehalt ist am 29. October 1894 nach 49tägiger Fahrt mit zwölf Passagieren und 1600 Gewichtstonnen Ladung von Coconada in Triest eingetroffen. Derselbe brachte; aus Coconada 1,003.936 kg Sesamsamen; aus Colombo 4260 kg Spelt (für Spalato), 630 kg Thee, 1370 kg Kaffee, 5075 kg Seifenholz, 240.555 kg Cocosnussöl; aus Djeddah 10.870 kg Gummi; aus Madras 81.400 kg Baumwolle, 177.000 kg Ricinussamen; aus Suez 4600 kg Gummi; aus Port Said 9660 kg Thee, 32.656 kg Datteln, 7000 kg Häute und 20.997 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 585.767 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXIX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 22. December 1894 herausgegebene CLXIX. Stück der Neu-Ausgabe enthält unter

Nr. 792: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. December 1894, Z. 15.714, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Italien nach Kärnten.

— (Inhalt des CLXX. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 27. December 1894 herausgegebene CLXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 793: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 21. December 1894, Z. 179.246, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus der Contumaz-, bezw. Mastanstalt in Steinbruch und Raab nach Böhmen.

Nr. 794: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 22. December 1894, Z. 22.735, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Tolna, sowie die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Borsod, Heves und Jasz-Nagykun-Szolnok in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 795: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 17. December 1894, Z. 23.561, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Italien in das Küstenland.

— (Inhalt des CLXXI. Stückes der Neu-Ausgabe.) Das am 28. December 1894 herausgegebene CLXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 796: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. December 1894, ad Z. 27.230, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Sisseker Consortial-Lagerhäuser als Reexpeditionsstelle in Theil III, Heft 2, des Gütertarifes.

Die in Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. November 1894 für das Lagerhaus in Csaprag bei Sissek angegebenen Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition gelten mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung auch für die Sisseker Consortial-Lagerhäuser.

Wien, am 27. December 1894. [1]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, Seite 2265, gekündigten Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr wird bis 31. Jänner 1895 verlängert.

Wien, am 28. December 1894. [2]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 ist auf Seite 26 bei Ausnahmetarif Nr. 2 (Kotzen, Lodenstoffe etc.) der Frachtsatz zwischen Lindau, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, und Barlad auf 1227 Centimes für 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 28. December 1894. [3]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Ausnahmetarif für Getreide etc.: Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. August 1894 ist auf Seite 32 in der Rubrik „A. Getreide etc." der Schnittsatz für Stolpen von 163 Pfg. auf 173 Pfg. richtig zu stellen.

Dieser erhöhte Frachtsatz tritt mit 15. Februar 1895 in Kraft.

Wien, am 27. December 1894. [4]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 hat es auf Seite 2 im Kilometerzeiger statt „Lieferzeit-Interessedeclaration" richtig zu heissen „Declaration des Interesses an der Lieferung".

Ferner ist auf Seite 3 im Kilometerzeiger unter B I die Entfernung vom Schnittpunkte bis Strehaia auf **738 km** zu berichtigen.

Wien, am 28. December 1894. [5]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

Im Theil II, Heft 1, des im Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbande am 1. Jänner 1895 in Kraft tretenden Tarifes kommen folgende Druckfehler vor, welche hiemit berichtigt werden, und zwar:

Auf Seite 45 (Ausnahmetarif Nr. 1), in der Relation Corabia—Oderberg (K.F.N.B.) beträgt der Frachtsatz der Abtheilung II anstatt 252 richtig **852** Centimes; auf Seite 71 (Ausnahmetarif Nr. 3), Tabelle A, beträgt der Theilfrachtsatz a) für St. Pölten in der Abtheilung B II anstatt 465 richtig **495** Ctms.; auf Seite 171 (Ausnahmetarif Nr. 17) in der Relation Botosani—Bilin beträgt der Frachtsatz der Abtheilung II anstatt 631 richtig **531** Ctms. per 100 kg.

Die richtigen Frachtsätze gelangen ab 1. Jänner 1895 zur Anwendung.

Wien, am 30. December 1894. [6]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Jänner 1895 tritt zum Binnentarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen u. s. w. der Nachtrag I und zum Binnen-Gütertarif, Theil II, für die normalspurigen Linien der Nachtrag III in Kraft.

Diese Nachträge enthalten u. A. Aenderungen des Vorwortes, von dem kgl. Finanzministerium genehmigte Aenderungen und Ergänzungen der „besonderen Bestimmungen" zu der Verkehrsordnung u. s. w., sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 b (Braunkohlen u. s. w.)

Abdrücke der Nachträge können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. December 1894. [7]

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XVIII zu Heft 1.

Mit 15. Jänner 1895 tritt zum Heft 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XVIII in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 0·10 Mark erhältlich.

Wien, am 21. December 1894. [8]

Die Direction der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge X zu den Heften 1 und 2 und des Nachtrages XI zum Heft 3.

Mit 15. Jänner 1895 treten zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarife vom 20. Juni 1890 folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag X zum Heft Nr. 1,
b) „ X „ „ „ 2,
c) „ XI „ „ „ 3.

Diese Nachträge erliegen bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von
a) 0·08
b) 0·10 } Mark erhältlich.
c) 0·15

Wien, am 29. December 1894. [9]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. Jänner 1895 tritt auf den Linien Hietzing—Mödling und Hietzing—Ober-St. Veit ein neuer Tarif in Kraft und wird gleichzeitig der Tarif, giltig vom 22. December 1886, sammt den Nachträgen für diese Linien aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes werden zum Preise von 15 Kreuzer (30 Heller) bei der Direction und bei allen Stationscassen abgegeben.

Wien, am 27. December 1894. [10]

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Bayerischer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Jänner 1895. (Einführung des neuen Theiles II für den Bayerisch-Niederländischen Vieh- und Fahrzeugverkehr.) Mit 1. Jänner 1895 gelangt der neue Theil II für den Bayerisch-Niederländischen Vieh- und Fahrzeugverkehr zur Einführung.

In denselben sind auf deutscher Seite vorerst nur die Stationen Ansbach, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Eisenstein, Fürth, Furth i. Wald, Gunzenhausen, Kaufbeuren, Kufstein, Lichtenfels, München (C.-B. und S.-B.), Nürnberg (C.-B.), Ochsenfurt, Passau, Regensburg, Salzburg, Schweinfurt (Stadt und C.-B.), Simbach und Würzburg, sowie die Station Passau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen aufgenommen.

Der neue Theil II enthält;

1. Vorwort.
2. Besondere Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Thieren.
3. Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen (Frachtberechnung).
4. Besondere Tarifvorschriften, Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse für gewisse Stationen.
5. Schnitt-Tariftabellen für die Beförderung von lebenden Thieren.
6. Leitungsvorschriften.

Niederländ.-Bayerische Verkehrsleitungsvorschriften vom 1. Mai 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Zu den vorbezeichneten Leitungsvorschriften gelangt am 1. Jänner 1895 der Nachtrag III zur Einführung.

Niederländ.-Deutscher Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Am 15. December 1894 ist der Nachtrag III zur Einführung gelangt, welcher Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages II enthält.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aufnahme der bayerischen Station Beckstetten.
II. Aufnahme der pfälzischen Station Hettenleidelheim und Aenderung der Stationsbezeichnung Eisenberg-Hettenleidelheim.
III. Ergänzung zu Abschnitt F (Anleitung zur Frachtermittlung).
IV. Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife.

Die Verkehrsleitung für die neu aufgenommene Station Hettenleidelheim ist die gleiche wie jene für Eisenberg i. d. Pf.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. (Einführung von neuen directen Frachtsätzen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 20. December 1894 sind für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen den Stationen Kottbus und Vetschau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin und Kalau des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt einerseits und Grossharthau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits directe Frachtsätze in Kraft getreten.

Sächsisch - Thüringischer Verbands - Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen zu Heft 1 und 2 des Gütertarifes.) Am 1. Jänner tritt der Nachtrag XVIII zum Heft 1 und der Nachtrag VI zum Heft 2 des Gütertarifes in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für den Verkehr mit der Station Zschaitz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag XVIII zum Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen etc. für den Verkehr mit den Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Knau, Mossbach bei Neustadt a. d. Orla und Ziegenrück, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Triptis—Ziegenrück, ferner für Allstedt und Niederröblingen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung eines neuen Gütertarifes Theil II, III A und III B und eines Nachtrages zum Theil I.) An Stelle der aufgehobenen Theile II, III und IV des Deutsch-Russischen Gütertarifes und der zur Zeit noch bestehenden zugehörigen Ausnahmetarife (ausgenommen die Ausnahmetarife 1 a Theil I für Getreide u. s. w. und 2 für Flachs, Hanf u. s. w.), sowie des Anhanges I zum Gütertarife trat am 20. December 1894 alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils ein neuer Deutsch-Russischer Gütertarif in Kraft, und zwar:

Theil II, enthaltend allgemeine und besondere Tarifvorschriften, Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Verbandstationen, Auszug aus den Verkehrsleitung-Tabellen und Waarenverzeichniss nebst Güterclassification;

Theil III A, enthaltend Tarifsätze für Eilgut und Frachtgut als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehre von Deutschland und den Niederlanden nach Russland;

Theil III B, enthaltend Tarifsätze für Eilgut und Frachtgut als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehre von Russland nach Deutschland und den Niederlanden.

Die bisherigen Ausnahmetarife 1 a für Getreide u. s. w. und 2 für Flachs, Hanf u. s. w. behalten auch nach dem 20. December 1894 alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils ihre Giltigkeit, und zwar der erstere unter der neuen Bezeichnung „Ausnahmetarif 7“, der letztere unter der neuen Bezeichnung „Ausnahmetarif 8“.

Ferner wurde mit Giltigkeit von demselben Tage der erste Nachtrag zu dem vom 20. December 1892 alten (1. Jänner 1893 neuen) Stils giltigen Theil I des Gütertarifes herausgegeben. — Genannter Nachtrag enthält Berichtigungen der Einführungsbestimmungen, sowie von Firmen der Verbandsverwaltungen, Ergänzung von Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Berichtigungen der Anlage 6 zum Betriebsreglement.

Die in letzter Zeit besonders herausgegebenen Deutsch-Russischen Ausnahmetarife für rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle, giltig vom 1./13. November alten/neuen Stils 1894, und für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen), giltig vom 5./17. October alten/neuen Stils 1894, wurden vom Tage der Einführung der neuen Theile III A und III B des Deutsch-Russischen Gütertarifes ab ebenfalls aufgehoben, weil die Frachtsätze des ersteren Ausnahmetarifes in den Theil III A, diejenigen des letzteren Ausnahmetarifes in den Theil III B übernommen worden sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel	Gross-Wisternitz	Friedland a. d. Mohra	Bezahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	18·4	14·2	4·2	Im Kartirungswege		
2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Basaltsteine	Freudenthal	Würbenthal	Bezahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	11·3	7·1	4·2	Im Kartirungswege		
3	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stohl-Karlsdorf	Olmütz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	23·9	22·5	1·4	Im Kartirungswege		
4	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—20, Punkt 8, des Tarifes Theil I (Schleifholz) in vollen Wagenladungen	Würbenthal	Ziegenhals	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	21·6	18·6	3·0	Im Kartirungswege		
				Karlsthal	Ziegenhals				20·6	17·6	3·0			
5	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Lohe der Pos. B—32 der Güterclassification des Tarifes Theil I vom 1. Jänner 1893	Karlsthal	Wien (Nordbahnhof)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	63·5	53·4	10·1	Im Kartirungswege		
				Würbenthal	Wien (Nordbahnhof)				61·1	55·7	5·4			
6	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schiefer	Friedland a. d. Mohra	Deutsch-Liebau	Bezahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	28·7	26·3	2·4	Im Kartirungswege		
				Friedland a. d. Mohra	Mähr.-Schönberg				31·7	29·3	2·4			
				Friedland a. d. Mohra	Grulich				40·1	33·6	6·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
7	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Oberschlesische Kohle	Jägerndorf	Kunau	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis December 1895	Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	7·8	5·3	2·5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
			Kalkasche und Dungkalk	Jägerndorf	Friedland a. M. Stohl-Karlsdorf Römerstadt				12·6 13·4 14·8	8·1 8·8 10·1	4·5 4·6 4·7			
				Olmütz	Friedland a. M. Stohl-Karlsdorf Römerstadt				19·9 20·6 22·0	14·7 15·4 16·7	5·2 5·2 5·3			
8	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Westungar. Localbahn	Schwefelkies	Margitfalu	Graz Südbahn transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen via Zsolna—Pozsony—Porpacz—Gyanafalva instradirt werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	78 kr.		Im Kartirungswege		
9	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hornvieh	Tarnopol Czernowitz Stanislau Stryj via Chyrow	Lemberg Lemberg Lemberg Dembica Przemysl	Beförderung mit Separatzügen von mindestens 20 Wagenladungen bis Lemberg oder Dembica und von mindestens 36 bis höchstens 40 Wagenladungen von Lemberg oder Dembica nach Wien (St. Marx), bezw. Frachtzahlung für obige Quantitäten. Directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). Die mit den Separatviehzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig getränkt und gefüttert worden sein, dass während des Transportes bis Wien St. Marx nur eine Tränkung in der Station Oświęcim erforderlich wird	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Anwendung des Ausnahmetarifes für Grosshornvieh in Wagenladungen von galizischen und Bukowinaer Stationen nach Wien (St. Marx) vom 1. August 1885, auch in dem Falle, wenn sich die Gebühr für Separatgüterzüge laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C VIII höher stellen sollte	Verschieden	Im Kartirungswege		Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bereitstellung der Separatzüge sind mit der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg zu vereinbaren
10	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13, Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie Oelsaaten der Pos. O 8 und 9 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai b) Wien Lagerhaus	Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit, und zwar: ad a) im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B.; ad b) im Verkehre mit Stationen, welche im Mähr.-Schlesischen Nachbarverkehre enthalten sind und vice versa	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894 (Ausnahmetarif Nr. XI)	4 Heller	2 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		

ad a) Bei directer Abfertigung der Sendungen unter Anwendung der im Localgütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, bis bezw. ab Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entfallenden Frachtsätze.

ad b) Bei Abfertigung der Sendungen im directen Verkehre mit der Station Wien Lagerhaus auf Grund des Tarifes für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893 unter Anwendung der Verband-Frachtsätze für Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
11	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Rohzucker	Auperschin, Brüx A.T.E. loco und trans., Dux, Türmitz, Udwitz-Görkau, Bilin transit, Komotau transit, Wurzmes transit	den an den Elbe-Umschlagsplätzen Aussig und Schönpriesen gelegenen Zuckerraffinerien	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen. 90 Percent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker innerhalb des Giltigkeitstermines des Zugeständnisses per Schiff oder per Bahn nach einem ausserösterreichischen Platze verfrachtet werden. Für die Schönpriesener Sendungen hat die Frachtbriefauslösung und der Bezug der betreffenden Sendungen in Schönpriesen zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. directe Tarife	Classe A, bezw. Ausnahmetarif IV c	Rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Classe C des Localtarifes	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, und Schiffsconnossements, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Versandt des Raffinadzuckers, welche bis spätestens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
12	Kremsthalbahn		Schotter	Ober-Micheldorf	Linz	In Wagenladungen à 10 Tonnen	Ende 1895	Ausnahmetarif XIII	19·5	10·0	9·5	Kartirung		
13	Kremsthalbahn		Wein	Linz	Unterrohr Kremsmünster	In Wagenladungen	Bis Ende 1895	C C	22·4 25·2	13·8 18·0	8·6 7·2	Im Kartirungswege		
14	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen K. und k. Bosna-Bahn Bosn.-herzegov. Staatsbahnen	Frachtgüter aller Art	Dolnja-Tuzla Sarajevo	Triest S.B. und vice versa	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten; b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. ad c) Rücksichtlich der Strecken der k. und k. Bosna-Bahn pro Frachtbrief	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) —, b) 440, c) — a) 472, b) 422, c) 392 Heller incl. Mgh. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
15	Südbahn-Gesellschaft		Gebrauchte Apparate, Maschinen, Maschinentheile und Hilfswerkzeuge, für Brückenbauten bestimmt, bezw. von solchen herrührend	Wien (Matzleinsdorf) bezw. vice versa	Triest-Südbahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit an den österr. Lloyd oder an eine andere Schiffs-Gesellschaft in Triest lautenden Frachtbriefen behufs Weiterbeförderung nach Dalmatien zur Aufgabe gebracht werden, bezw. es muss bei den Sendungen ab Triest nach Wien bei der Aufgabe der Nachweis erbracht werden, dass dieselben aus Dalmatien anlangten	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	189 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
16	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Cement aus der Pos. C, 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stein Verladestelle		Bei frachtgutmässiger Aufgabe a) in beliebigen Mengen b) von 5000 kg } pro Wagen c) „ 10000 kg } und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	in Hellern a) b) c)		Im Kartirungswege		
					Fiume					166 146 75				
					Görz					193 169 85				
					Mattuglie-Abbazia					157 138 72				
					Monfalcone					175 154 78				
					Sagrado					184 162 82				
					Triest S.B. } Triest-Freihafen }					166 144 75				
					Triest-St. Andrea					178 144 78				
					Pola					267 188 96				
					Rovigno					257 184 94				
17	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz	Neuberg (Hochöfen)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 34·2		Im Kartirungswege		
				Krumpenthal-Verladestelle						33·7				
			Kohlen	Fohnsdorf						35				
				Leoben S.B.						32				
18	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Grubenholz der Pos. H, 20, Ziffer 6, des Tarif-Theiles I	Gottschee	Trifail	Bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Heller 62	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Reifnitz						60				
				Ortenegg						58				
				Grosslaschitz						54				
				Strascha						64				
				Gottschee	Sagor					58				
				Reifnitz						56				
				Ortenegg						54				
				Grosslaschitz						50				
				Strascha						60				
				Gottschee	Hrastnigg					62				
				Reifnitz						60				
				Ortenegg						58				
				Grosslaschitz						54				
				Strascha						64				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
19	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	A. Alaun, Essigsprit, Kupfervitriol, Salpeter (excl. Düngsalpeter) und Schwefel, roh	Marmaros-Szigeth	Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg } pro Frachtbrief und Wagen 3. Die Frachtsätze nach Bregenz transit, Buchs transit und Lindau transit finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter zur Aufgabe gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. a) b) 352 286 347 282 352 286 346 281		Im Kartirungswege		
			B. Bleizucker, Essigsäure, Kalk (essigsaurer) und Natron (essigsaures)		Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco					412 335 408 331 412 335 403 327				
			C. Chlorkalk (Bleicherde, Bleichkalk, Bleichpulver), Salpetersäure, Schwefelsäure, Soda, rohe und calcinirte (Sodaasche), sowie krystallisirte Soda, Thonerde, schwefelsaure, präparirte		Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco					352 243 347 240 352 243 346 239				
			D. Eisenvitriol, gelöstes		Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco					352 273 347 273 352 273 346 273				
			E. Eisenvitriol, grünes		Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco					352 198 347 196 352 198 346 195				
			F. Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt		Bregenz trans. Buchs trans. Lindau trans. Feldkirch loco					330 233 330 233 330 233 330 233				
20	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. 6-13 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Czernowitz	Volksgarten	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Die Entladung der Wagen Seitens des Empfängers muss innerhalb sechs Stunden nach erfolgter Bereitstellung derselben stattfinden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
21	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eiserne Brücken-Constructionstheile und Geländer aus der Pos. E—6, Punkt 4, und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Prag K.F.J.B.	Postelberg	Bei Aufgabe als Frachtgut a) unter 5000 kg, b) über 5000 „ unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bau der Localbahn Postelberg-Laun bestimmt sein und mit nach Postelberg, bezw. Laun lautenden Frachtbriefen, auf welchen die Bauunternehmung dieser Localbahn als Empfängerin erscheint, zur Beförderung gelangen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	b) 37	b) 18·5	b) 18·5	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende Februar 1896 zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung der Localbahn Postelberg-Laun als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht mehr zurückgestellt werden. Bei verspäteter Vorlage erlischt jeder Anspruch auf Vergütung	Cedirungen dieser Frachtbegünstigung Seitens der anspruchsberechtigten Bauunternehmung an dritte Personen sind unstatthaft und werden bahnseits nicht anerkannt
					Laun				a) 38	a) 19	a) 19			
										Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Kreuzer ö. W. a) b) c)				
22	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Position Z—8 und 11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nžeratovic	Bludenz	Aufgabe als Frachtgut a) für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) für Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr (Theil II, Heft 2)	Bestehen keine directen Frachtsätze	277 192·5 144·8		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehre. Bei Anwendung der im Verkehre mit den Stationen Buchs, Lindau und St. Margrethen unter c) angeführten Frachtsätze ist die Reexpedition der Sendungen nach Vorarlberger, bezw. österr. Stationen ausgeschlossen. Im Uebrigen bleiben für die Abfertigung von Sendungen zu den nebenangeführten Frachtsätzen die besonderen Bestimmungen zum Ausnahmetarife 45 a—c, enthalten im Tarif, Theil I des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehres, massgebend
					Buchs					277 179·5 118·8				
					Frastanz					277 185·5 144·8				
					Hard-Fussach und Lustenau					283 182·5 149·8				
					Nenzing und Strassenhaus					277 188·5 144·8				
					St. Margrethen					283 182·5 120·8				
					Lindau					277 179·5 122·8				
					Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Götzis, Hohenems, Lautrach, Nendeln, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach					277 179·5 144·8				
									Heller					
23	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Launsdorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Organe der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	99	72	27	Im Kartirungswege		
					Peggau				91	68	23			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
24	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Salz der Post. 8—5 im Tarife „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Bisenz-Pisek transit (oder vice versa)	G a y a	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	12 kr.	10 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen nach Gaya: Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend; bei Sendungen von Gaya: Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Diese Documente sind mittelst Consignation längstens bis Ende März 1896 in Vorlage zu bringen	Das Auf- und Abladen der Sendungen in Gaya haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
25	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen, Haide (Haidekorn), Spelz, Dinkel, Hirse, Mais (Kukurutz); Hülsenfrüchte, auch geschält, als Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe); Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten: Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, Zea u. dgl., Braunmehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Maismehl, geschrotenes Getreide und Futtermehl; Malz aller Art; Oelsaaten (Oelfrüchte), und zwar: Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), dann Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dottersaat, Ricinussamen, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- u. Spörgelsamen, auch Sonnenblumen- u. Kürbiskerne, Hederich, Ravison, Rettigsaat, Nigersaat, Illipanüsse, Capocsaat	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Jänner 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif Theil II, Heft 3, vom 15. October 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A doppelt abgezogen werden

Nach und von		Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbhf.), Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof), Nordenham	Hamburg B, Altona ╳, Lübeck □	Harburg H	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
		für 100 kg in Pfennig						
Eperjes	A	537	557	521	516	413	442	503
„	B	3	3	3	3	3	3	3
Iglo	A	510	530	494	489	386	415	476
„	B	2	2	2	2	2	2	2
Káposztafalu	A	505	525	489	484	381	410	471
„	B	2	2	2	2	2	2	2
Kassa	A	537	557	521	516	413	442	503
„	B	3	3	3	3	3	3	3
Nagy-Sáros	A	540	560	524	519	416	445	506
„	B	3	3	3	3	3	3	3
Poprád-Felka	A	498	518	482	477	374	403	464
„	B	2	2	2	2	2	2	[illegible]
Ruttka	A	453	473	437	432	329	358	419
„	B	1	1	1	1	1	1	1
Zsolna	A	443	463	427	422	319	348	[illegible]
„	B	1	1	1	1	1	1	1
╳ Zuschlag für Altona		—		4				
□ „ „ Lübeck		—		2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
26	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Kleie	Böhm.-Leipa	Bischheim Bischofswerda Böhla Grossenhain (B.D.B.) Grosseuhain (C.G.B.) Grossröhrsdorf Kamenz i. S. Pristewitz Pulsnitz Radeberg oder vice versa	Frachzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverbands-Tarif, Theil II — Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfg. 61 57 66 68 69 58 64 68 60 57		Im Kartirungswege		
27	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Mineralkohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Budapest- { dunaparti tehér pályaudvar, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Köbanya felsö und felsö pályaudvar } Budapest deli-vasut u. Ó-Buda-Filatorigát	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 57 62		Im Kartirungswege		
28	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Kralup (St.E.G.)	Roztok	Frachtzabluug mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wageus; Aufrechthaltung der für die Classe C bestebenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	7·7 kr.	6·5 kr.	1·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
29	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betbeiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Margitfalu	Lauzendorf-Pellendorf	**1800 t.** Frachtzahlung für das wirkliebe Gewicht, mindestens jedocb für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungeu sind mit der Routenvorschrift „via Zsolna—Pozsony—Hegyeshalom—Bruck a. d. L.“ aufzugeben	Bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	60·4 kr.		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf deu Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
30	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. Staatsbahnen	Coaks	Friedenshoffnungsgrube, unterer (B.F.) Anschluss Friedeushoffnungsgrube, oberer (N.M.) Anschluss Glückhilfgrube oberer (N.M.) Anschluss via Halbstadt—Chotzen—Stadlau—Wien (Donauqnaibahnhof)	Klein-Schwechat	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. November 1892 (Nachtrag IV)	kr. 66·3 65·5 65·5	kr. 58·4 57·6 57·6	kr. 7·9 7·9 7·9	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lantende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
31	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben und Rübenschnitze	Zdonnek, bezw. vice versa	Hullein	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendet. Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	11·8 kr.	9·6 kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		
32	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Soda	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 13·5	kr. 12·2	kr. 1·3	Im Kartirungswege		
					Wsetin				23·8	18·6	5·2			
			2. Glaubersalz		Wsetin				23·8	18·6	5·2			
33	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern rollend	Standing transito (für Sendungen von Nesselsdorf)	Granica (für Sendungen an die Warschau-Wiener Eisenbahn)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893 (Nachtrag II vom 1. Juni 1894)	37 kr.	34 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
34	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		d) Güter der Frachtgutclasse I	Zauchtel, bezw. vice versa	Fulnek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad a), b), c) und d) zusammengenommen.** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen ad a) und b) durch Parteiorgane	Bis Ende December 1895	Localtarife	10·5 kr.	8 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen mineralischer Kohlen und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung von Seiten des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, werden nicht wieder zurückgestellt	
			c) Güter der Frachtgutclasse II	Zauchtel	Fulnek				9 kr.	7 kr.	2 kr.			
			b) Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen; a) Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Zauchtel	Fulnek				7·5 kr.	6 kr.	1·5 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
35	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zinkgran der Pos. Z—4 des Tarifes, Theil I	Villach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	359 Heller	194 Heller	165 Heller	Im Kartirungswege		
36	**Böhmischen Commercialbahnen**		Steine	Horic	beliebigen Stationen	Das Aufladen der Steine auf die Eisenbahnwagen mit Benützung des Hebekrahnes hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893			Nachlass der tarifmässigen Hebekrahngebühr in Horic			
37	**Böhmischen Commercialbahnen**		Stückgüter aller Art	Smidar (oder vice versa)	Hochwessely (oder vice versa)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen: Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif		10 kr.		Im Kartirungswege		Die geringste Transportsgebühr, welche für eine Sendung eingehoben wird, beträgt inclusive der Manipulations-Gebühr 10 kr.
38	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleinkohle (Coakskohle)	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, sowie von M.-Ostrau loco	Oderberg transito (für Karwin)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 30000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	4 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
39	**K.F.N.B.**		Holz	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nummern 80, 98 und 127 ex 1894, sub den Positionen 1318, 1501 und 1929, für Holz bis 31. December 1894 publicirten Frachtbegünstigungen wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der Zugeständnisse bis 31. Jänner 1895 erstreckt.										

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1894, sub Post 2403, hat es in der Rubrik „Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen" bei Porzellan, Fayence aller Art und Steingutwaaren, unverpackt anstatt „100000 kg" richtig **„10000 kg"** zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte vom 8. December 1894, Nr. 141, unter Post 2294, veröffentlichten Kundmachung soll es bei „Mainz Hafen und Kastel Hafen" in der Rubrik „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze" statt „0·4" richtig **„0·04"** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl, „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. Wien, 3. Jänner 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 29. December 1894,*) betreffend das Verfahren bei Feststellung von Entschädigungsansprüchen aus Anlass von Betriebsunfällen, von welchen Personen, die in einem nach Artikel I, Z. I oder 2, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt sind, in den Ländern der ungarischen Krone oder im Auslande betroffen werden.

In Ausführung des Artikels II des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, wird über das Verfahren bei Feststellung von Entschädigungsansprüchen aus Anlass von Betriebsunfällen, von welchen Personen, die in einem nach Artikel I, Z. 1 oder 2, des bezogenen Gesetzes versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt sind, in den Ländern der ungarischen Krone oder im Auslande betroffen werden, das Folgende bestimmt.

§ 1.

Die in Gemässheit des § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, zu erstattende Anzeige von Betriebsunfällen, von welchen Personen, die in einem nach Artikel I, Z. 1 oder 2, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung, versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt sind, in den Ländern der ungarischen Krone oder im Auslande betroffen werden, ist an jene politische Behörde erster Instanz zu richten, in deren Bezirk die versicherungspflichtige Unternehmung ihren Sitz hat. Dieselbe politische Behörde hat hinsichtlich dieser Unfälle auch die nach § 31 des genannten Gesetzes zu pflegenden Erhebungen durchzuführen und das Ergebniss derselben der zuständigen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt mitzutheilen.

§ 2.

In dem Falle, als sich der Verletzte oder die Hinterbliebenen eines Getödteten zur Zeit der Einleitung der Erhebungen im Inlande aufhalten, kann die im § 1 bezeichnete politische Behörde die Durchführung der Erhebungen, wenn dies zweskdienlich erscheint, der politischen Behörde erster Instanz des Aufenthaltsortes des Verletzten, beziehungsweise der Hinterbliebenen des Getödteten übertragen.

Insoweit es sich um versicherungspflichtige Binnenschiffahrtsbetriebe handelt, ist die im § 1 bezeichnete politische Behörde ferner berechtigt, wenn dieselbe es für zweckentsprechend erachtet, die Durchführung der Erhebungen der dem Acte des Unfalles zunächst gelegenen und mit Schiffahrtsagenden betrauten politischen Behörde erster Instanz zu übertragen.

§ 3.

Im Uebrigen werden die Vorschriften der §§ 29 bis 36 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

§ 4.

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p.

*) Enthalten in dem am 31. December 1894 ausgegebenen XCV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 245.

Kühlmaschinen auf Schiffen.

Die Refrigerationsmaschinen stehen auf Schiffen schon seit vielen Jahren in Verwendung und dienen entweder zur Kühlung ganzer Schiffsladungen von frischem Fleische, Fischen, Austern u. s. w., die bei normaler Temperatur in kürzester Zeit der Fäulniss anheimfallen würden, so dass man sie ohne derartigen Behelf nicht über den Ocean transportiren könnte, oder auch zur Kühlung und Conservirung des auf Passagierdampfern mitgeführten Proviantes.

Vor Einführung der Linde'schen Maschine, bei welcher die Kälte durch Verdampfung von flüssigem Ammoniak erzeugt wird, beherrschte der noch heutzutage in vielen Exemplaren vorhandene Refrigerator von Coleman & Bell das Feld.

Bei dem Coleman-Bell'schen Refrigerator wird die zur Kühlung bestimmte Luft vorerst verdichtet, wobei die durch den Pressprocess entstehende Wärme von Seewasser, das man in Form eines Sprühregens in das bezügliche Gefäss eintreten lässt, aufgenommen wird. Die für den in Rede stehenden Zweck überaus wichtige Trocknung der Pressluft vollzieht sich von selbst, indem man dem Einspritzwasser Zeit lässt, sich niederzuschlagen; sie fällt um so vollkommener aus, je höher die Verdichtung getrieben wird. Hierauf erfolgt die Expansion unter Arbeitsverrichtung, begleitet von einem dem Ausdehnungsgrade entsprechenden Sinken der Temperatur, wodurch das betreffende Luftquantum zur Verwendung für Kühlzwecke geeignet wird.

Die maschinellen Einrichtungen des Coleman-Bell'schen Refrigerators bestehen im Wesentlichen aus einer Dampfmaschine für den Betrieb einer Luftcompressionspumpe mit innerer Kühlung, einem Gefässe zur Luftdurchfeuchtung, einem Rohrnetze für Trocknung und einem mit der Welle durch Schub- und Pleuelstange verbundenen Arbeitscylinder, in welchem die Expansion unter Arbeitsverrichtung der Kühlluft vor sich geht. Dieser Arbeitscylinder dient, wie leicht zu ersehen ist, nicht nur, um der Antriebsmaschine einen Theil der Arbeit abzunehmen, sondern er stellt auch eine unerlässliche Beigabe des ganzen Apparates vor, ohne welche keine Kühlung zu erreichen ist. Würde man nämlich die Pressluft vom Rohrnetze direct in den zu kühlenden Laderaum leiten, so müsste dieselbe, die ihr innewohnende Wärme in lineare Fortbewegung ihrer Partikeln umsetzend, mit grosser Geschwindigkeit überströmen und käme auch anfänglich auf eine niedere Temperatur; bei Verrichtung ihrer Bewegung, beziehungsweise beim Anstossen an die Wände des Kühlraumes würde sie jedoch die früher verausgabte Wärme wieder zurück erhalten.

Die Leistung des Coleman-Bell'schen Refrigerators lässt sich, ebenso wie dies bei anderen Kühlmaschinen der Fall ist, dem Bedarfe anpassen, indem man den Compressionsgrad der zugeführten Luft entsprechend regelt. Die höchste Anforderung wird an einen Schiffsrefrigerator gestellt, wenn es sich darum handelt, die eben eingeschiffte Waare durch und durch gefrieren zu machen. In einem solchen Falle muss bei der Coleman-Bell'schen Einrichtung eine Luftcompression bis auf ein Viertel des Anfangsvolumens platzgreifen.

Nach erfolgtem Stauen der Ladung und Schliessen des Laderaumes hat die Maschine nur mehr in letzterem eine constante, unter dem Gefrierpunkte liegende Temperatur zu erhalten, beziehungsweise die Wirkungen der in den Laderaum eindringenden Wärmeeinbrüche aufzuheben. Insoweit es die Umstände gestatten, pflegt man, namentlich wenn sich die Maschine im Beharrungszustande befindet, aus ökonomischen Gründen der Compressionspumpe die aus dem Laderaum abziehende kalte Luft zuzuführen.

Der obige Apparat benöthigt verhältnissmässig grosse Mengen von Kühlwasser.

Der Linde'sche Refrigerator gehört zu jenen Kältemaschinen, die auf gewissen Eigenschaften des Ammoniaks beruhen. Das flüssige Ammoniak beginnt nämlich, wenn der auf ihm lastende Druck unter den Verflüchtigungsdruck sinkt, sofort zu verdampfen, wobei es die hiezu nöthige Wärme nicht nur sich selbst, sondern auch seiner Umgebung entzieht. Ein Gefrieren von flüssigem Ammoniak kommt hiebei nicht vor.

Es unterscheidet sich hierin von den meisten coërciblen Gasen; denn lässt man z. B. flüssige Kohlensäure oder flüssiges Stickoxidul an der Luft stehen, so wird durch Verdunstung eines Theiles desselben so viel Wärme absorbirt, dass der übrige Theil zu einer weissen, schneeartigen Masse erstarrt, welche die Wärme schlecht leitet, langsam verdampft und daher auch im Refrigeratoren seinen Zweck nicht erfüllen würde. Nichtsdestoweniger ist die innere latente Wärme der Dämpfe des Ammoniaks keine geringe, denn sie beträgt bei 0° C. 259 Calorien; ferner ist zu berücksichtigen, dass dieser Stoff seinen kritischen Punkt erst bei + 130° C. erreicht

Diese Eigenschaften des Ammoniaks werden beim Linde'schen Refrigerator zu Kühlzwecken dienstbar gemacht, indem man es in flüssigem Zustande in Schlangenrohre drückt, zwischen welche die zu kühlende Luft durchgetrieben wird, und dort verdampfen lässt. Die Dämpfe werden dann mittelst einer Pumpe in einem von Seewasser umspülten Oberflächen-Condensator durch Druck verflüssigt, so dass der Stoff zu abermaliger Verwendung bereit steht. Uebermässigen Feuchtigkeitsgehalt gibt die Kühlluft beim Passiren zwischen den Schlangenrohren ab, an welche sich dieselbe in Form von Schnee ansetzt.

Zu den grössten mit Ammoniak betriebenen Anlagen des Systems Linde gehören die des englischen Dampfers „Perthshire", eines Fahrzeuges, das zur Ueberführung gekühlter Ladungen von Neu-Seeland noch England verwendet wird und kürzlich 70.000 Hammelkarkassen, 18.000 Hammelkeulen, 550 t gefrorenes Rindfleisch, 750 Kisten Butter, 7 Kisten Austern u. s. w. in bestem Zustande in London ausgeschifft hat.

Die Refrigerationsanlage des „Perthshire" umfasst zwei von einander unabhängige Linde-Maschinen, von welchen jede aus einer Compoundmaschine für den Antrieb, einem Compound-Ammoniakcompressor, einem Ammoniakcondensator und einem Satze schmideiserner Kühlrohre besteht.

Im Ganzen befinden sich solche Kühlrohre in einer Länge von 8 Meilen an Bord, die bei jedem Kühler ein einziges Stück bilden. Die Ventile zur Füllung und Entleerung der Kühlrohre sind durchwegs ausserhalb des Schiffsraumes angebracht.

Die zu kühlende Luft wird mittelst Blackmann'scher Ventilatoren, von welchen jeder seine Antriebsmaschine hat, zwischen den Kühlrohren durchgepresst und in den Laderaum geleitet. Die Kühlung dieses Raumes ist so gleichmässig, dass dort keine grösseren Temperaturunterschiede herrschen, als 2° C.; auch wird die aus dem fraglichen Raume tretende Luft wieder gekühlt und verwendet. Der sich an den Kühlrohren ansetzende Schnee

wird mittelst einer Vorrichtung rechtzeitig entfernt, um zu vermeiden, dass er durch die Ventilatoren in den Laderaum geblasen werde.

Der Umstand, dass die Refrigerationsanlagen des „Perthshire“ aus zwei von einander unabhängigen Maschinen bestehen, bürgt in hohem Grade für die Continuität und Sicherheit des Betriebes.

Bei der erwähnten Reise des Schiffes von Neu-Seeland nach London ging so wenig Ammoniak durch Undichtigkeiten verloren, dass von einer Nachfüllung Umgang genommen werden konnte.

Im Allgemeinen rühmt man den Refrigerationsmaschinen mit Ammoniak nach, dass sie weniger Raum einnehmen und ökonomischer arbeiten, als solche mit Luftbetrieb. Von letzterem kann man sich übrigens durch eine an der Hand thermo-dynamischer Principien ausgeführten Rechnung überzeugen. Ausserdem ist zu bemerken, dass beim Ammoniakbetriebe das beim Luftbetriebe unentbehrliche Wasser für die innere Kühlung entfällt, was von grossem Vortheile ist, da das Wasser in manchen Häfen einem solchen Zwecke nicht entspricht. [„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Borysław-Stebnik. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 20. December 1894 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Stanislaus Grafen Zołtowski und Consorten vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Borysław der Staatsbahnlinie Drohobycz—Borysław über Truskawiec nach Stebnik und eine Schleppbahnanlage von der projectirten Station Stebnik zu der Saline in dem gleichnamigen Orte im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 62.557.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Unterfahrung der Bahn durch eine Wasserleitung.) Für die Unterfahrung der zum Adolf Marienschachte bei Hegeholz führenden Schleppbahn in km 0·4/5 durch eine für Zwecke der Werksbesitzerin Maria Schneider herzustellende Wasserleitung wurde die Bewilligung ertheilt. [7. December 1894, Z. 66.507.]

Böhm. Nordbahn. (Linie Prag — Georgswalde-Ebersbach: Elektrische Beleuchtung in Schönlinde.) In den Verkehrsräumen des Aufnahmsgebäudes in der Station Schönlinde wird die elektrische Beleuchtung eingeführt. [6. December 1894, Z. 66.508.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linien Wien—Tetschen und Josefstadt—Seidenberg: Doppelsignallaternen in Deutschbrod, Lissa und Reichenberg.) Die in den Stationen Deutschbrod, Lissa und Reichenberg derzeit in Ausführung begriffenen englischen Weichen werden mit Doppelsignallaternen ausgerüstet. [23. November 1894, Z. 63.673.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 1. December 1894 hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald bestimmten Secundär-Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Co. in Linz neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3031, dem Namen „Josefsthal“ und der Inventarnummer 159 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerialerlass Z. 15.632 ex 1893 genehmigt. [H.-M.-Z. 69.004.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 4. November 1894, Z. 68.039, die seinerzeit mit Erlass vom 25. September 1894, Z. 62.023 (61.023), dem Präsidenten des Directionsrathes Milán Sztankovics und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Sziszék der Linie Steinbrück—Zágráb (Agram)—Sziszék der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und diese über Petrinja, Gora, Glina, Topusko und die Gemarkung Klokoč in der Station Tonin (zwischen Károlyváros [Karlstadt] und Cameral-Moravica) der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1893, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. November 1894, Z. 74.202, die seinerzeit mit Erlass vom 31. October 1893, Z. 71.789, dem Präsidenten des Directionsrathes der Agramer Sparcasse und Consorten ertheilte Vorconcession für eine in Fortsetzung der projectirten schmalspurigen Localbahn Generalski-Stol—Priboj (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1894, Vorconcession Post 10) von deren zukünftigen Endstation Priboj ausgehende, über Korenica, Udbina, Brnono, Grašac und die Gemarkung der Gemeinde Vrelo bis Palánka, bezw. bis zur croatisch-dalmatinischen Landesgrenze nächst Knin führende schmalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1893), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 16. November 1894, Z. 80.725, die seinerzeit mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 32.020/III, der Südungarischen Kohlenbergbau-Actiengesellschaft ertheilte Vorconcession für eine von der Station Körpa (nächst Karansebes) der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova (Rumänien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis Vereiorova (Comitat Szöreny) führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Auszeichnung.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 152 vom 21. December 1894 verlautbart, dass Se. Majestät zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Budapest, 10. December 1894, über Vortrag seines kgl. ungar. Ministers am Allerhöchsten Hoflager, Graf Julius Andrássy, dem mit Titel und Charakter eines Ministerialrathes bekleideten Sectionsrathe Koloman Pfannschmied des kgl. ungar. Handelsministeriums in Würdigung seiner langjährigen und ausgezeichneten Dienstleistung den Orden der Eisernen Krone III. Classe zu verleihen geruht.

Erstclassige Eisenbahn Marmaros-Sziget — Körösmezö—Landesgrenze (Woronienka—Stanislau). (Technisch-polizeiliche Begehung.) Am 10. und 11. December 1894 fand unter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der in Folge G.-A. XVI ex 1892 vom Staate erbauten erstclassigen Eisenbahn Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó—Körösmezö—ungar.-galiz. Landesgrenze (Woronienka—Stanislau) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 112 ex 1893) statt. Der erste, 11 km lange Abschnitt M.-Sziget—Nagy-Bocskó — Eigenthum der Marmaroser Salzbahnen — wurde auf Staatskosten in eine Bahn erster Classe umgebaut. Nagy-Bocskó verlassend, führt die Strecke in das von hohen Bergen umkränzte Theissthal. Den Windungen der Theiss folgend, führt die Bahn zur Station Visóvölgy. Die Stationen Fejérpatak, Berlabás und Rakó verlassend, führt die Linie über die Haltestelle Tiszaköz und die Ausweiche Bilin nach der Station Borkut und von hier aus über die Ausweiche Kevele nach Körösmezö, von welcher Verbindungsstation die Strecke in das Lozescsinathal einbiegt und über die Station Zemir, das Thal auf einer 26 m hohen Brücke durchschneidend, zwischen Waldungen zum Woronienka-Steige gelangt, unter welchem die Bahn in einem 1221 m langen Tunnel 836 m über dem Meeresspiegel die Landesgrenze erreicht. Von dem Grenztunnel fallen 568 m auf ungarisches, 653 m auf österreichisches Gebiet. Neun Brücken mussten gebaut werden, u. die Herstellung von vier grossen Thalüberbrückungen, fünf Tunnelen, sowie anderer zahlreicher

Kunstbauten machten diesen Bahnbau zu einem ausserordentlich schwierigen. Für den Bau waren 13½ Millionen Gulden präliminirt. Die 76·8 km lange Hauptstrecke kam auf 170.000 fl. per Kilometer zu stehen; dieselbe ist demnach eine der theuersten, aber auch eine der schwierigsten Strecken des Landes, bei deren Herstellung es riesige Hindernisse zu besiegen gab. Der Bau der Bahn wurde noch zwei Monate vor dem präliminirt gewesenen Termine fertiggestellt.

Localbahn Debreczen—Nagy-Léta und deren Flügelbahn Sáránd-Derecske. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 17. December 1894 fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums, Árpád Képessy, und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der den Betrieb übernehmenden Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen die technisch-polizeiliche Begehung der Localbahn Debreczen—Nagy-Léta, sowie deren von der Station Sáránd der neuen Linie ausgehenden, bis Derecske führenden Flügelbahn (vergl. Vrdgds.-Bl. Nr. 112 und Nr. 123 ex 1893) statt. Diese 40·3 km lange Localbahn geht von der Station Debreczen der Linien Debreczen—Püspök-Ladány, Debreczen—Miskolcz, Debreczen—Hajdu-Nánás—Büd-Szent Mihály und Debreczen—Királyháza aus. Im Bereiche der Hauptlinie Debreczen—Nagy-Léta sind nebst der entsprechend zu erweiternden Ausgangsstation Debreczen noch Sáránd, Hajdu-Bagos, Hoszu-Pály, Monostor-Pály und die Endstation Nagy-Léta für den gesammten Verkehr und die Haltestelle Szepes-Sóstó, nächst Profil 82, für den Personen-, Reisegepäcks- und Frachtenverkehr in Wagenladungen; im Bereiche der Flügelbahn Sáránd-Derecske die Endstation Derecske für den gesammten Verkehr eingerichtet. Nachdem die Commission den Bauzustand und die Einrichtung der neuen Linie als entsprechend befand, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes. Die derzeit als Sackbahn endigende Linie Debreczen—Nagy-Léta wird ihre bereits geplante Fortsetzung von Nagy-Léta aus bis zur Station Székelyhid zum Anschlusse an die Linien Nagyvárad—Ér-Mihályfalva und Székelyhid—Margita finden und nach Ausbau der projectirten Linie Margita—Szilágy-Somlyó (vergl. Vrpgs.-Bl. Nr. 73 ex 1894, Vorconcession Post 1) den Knotenpunkt Debreczen in transversaler Richtung gegen Osten durch Vermittlung der derzeit als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szilágy-Somlyó—Sarmaság und der Linie Nagy-Károly—Sarmaság—Zilah am derzeit kürzesten Wege mit dem nördlichen Betriebsnetze Siebenbürgens verbinden.

Projectirte Montanbahn im Comitate Vas (Eisenburg). (Ertheilung der Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Mathias Biringer, Einwohner von Sopron (Oedenburg), im Sinne der bestehenden Normen mit Erlass vom 10. December 1894, Z. 75.207, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Pinkafö (Pinkafeld) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely (Steinamanger)—Pinkafö abzweigenden, über Bétfalu und die Gemarkung der Gemeinde Buglócz bis zu den Thalheimer Kohlenbergbau-Revieren führenden Montan-Industriebahn mit Locomotivbetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Bau einer neuen Betriebslinie zum Népliget [Neuer Volksgarten].) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft, welche der Budapester Commune gegenüber vertragsmässig verpflichtet ist, im Bereiche des VIII. und IX. Bezirkes eine von einem geeigneten Punkte ihres Betriebnetzes abzweigende, bis zum Neuen Volksgarten führende Linie zu erbauen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1894), hat den Beschluss gefasst, den Ausgangspunkt derselben in die Barossgasse zu verlegen und ausserdem diese neue Linie mit der Volkstheatergasse zu verbinden. In Erledigung des diesbezüglich der hauptstädtischen Municipalbehörde vorgelegten, mit dem technischen Elaborate instruirten Offertes hat diese die politisch-administrative Begehung angeordnet und die Direction der Gesellschaft aufgefordert, die für diese Linie in Aussicht genommenen Tarifbestimmungen vorzulegen.

Projectirter Bau einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der donaurechtsuferseitigen Stadtbezirke. (Ertheilung der Vorconcession.) Der Oberbürgermeister von Budapest hat dem Consortium Mösmer und Weszeli die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom rechtsuferseitigen Donauquai nächst dem Bruckbade nächst der neuen Staatsbrücke am Eskütér (Schwurplatz) ausgehende, über Taban (II. Stadtbezirk), Naphegy, Orbánhegy und Istenhegy in das Schwabenberg-Gebiet führende Localbahn mit elektrischem Betriebe (Untergrundleitung) auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Die projectirte Bahn soll nach dem System der Localbahnen in San-Francisco hergestellt werden.

Ausland.

Australien. (Die Midlandbahn in der Colonie Western Australia.) Vor Kurzem ist die 444 km lange Midlandbahn, welche von Guildford nächst Perth in nahezu direct nördlicher Richtung nach Walkaway führt, dem Verkehre übergeben worden. Im Süden erfolgt der Anschluss an die australische Ostbahn, welche von dem Hafenorte Fremantle ausgeht, während von Walkaway aus durch die nach dem Hafenorte Geraldton führende Bahn der neuen Linie der Zutritt zum Meere eröffnet ist. Die neue Bahn führt durch bisher nur wenig erschlossene Gebiete und gelangt auch in die Nähe der Murchison-Goldfelder, zu deren besserer Erschliessung der Bau einer Zweiglinie von der Station Mingenew der Midlandbahn bereits in Aussicht genommen ist. Die Concession für die Midlandbahn wurde schon im Jahre 1886 auf Grund des Systems der Landschenkungen ertheilt, wonach der Gesellschaft per englische Meile 12.000 Acres Land entlang der Linie ins Eigenthum übergeben wurden. Die Beschaffung der für den Bahnbau erforderlichen Mittel auf dem englischen Geldmarkte wurde durch den Umstand sehr erschwert, dass die Verhältnisse und Verkehrsaussichten der Colonie Westaustralien wenig bekannt waren, und gelang es erst im Jahre 1890, einen Theil des erforderlichen Capitals aufzubringen, worauf der Bahnbau begonnen und innerhalb 18 Monaten 154 Meilen = 247 km Bahn fertiggestellt wurden. Durch die zu Ende des Jahres 1890 eingetretene englische Geldkrise wurde die Gesellschaft lange gehindert, die für den Weiterbau nöthigen Mittel zu erlangen, bis die Regierung der Colonie sich herbeiliess, die Ausgabe von weiteren 500.000 Pfund Sterling in Obligationen zu garantiren. Als Sicherheit hiefür wurden der Regierung 2,400.000 Acres von den der Gesellschaft zugesprochenen Ländereien verpfändet, so dass der letzteren noch 919.464 Acres im freien Eigenthum verblieben. Auf Grund dieser Staatshilfe wurden endlich im Juli 1893 in London die noch erforderlichen Mittel aufgebracht, nachdem die Regierung weiters zugestanden hatte, dass die Gesellschaft unmittelbar nach Eröffnung der ganzen Linie in den Besitz der ihr zugestandenen 3,319.464 Acres Land treten könne. Der Gesellschaft wurde gestattet, innerhalb eines Gürtels von 40 Meilen Breite beiderseits der Bahn und entlang der ganzen Ausdehnung derselben die zu überweisenden Ländereien auszuwählen, wonach also circa 15 Millionen Acres für diesen Zweck zur Verfügung gestellt wurden. Die neue Bahnlinie führt von ihrem südlichen Anschlusse in Guildford über Gingin, Moora, Watheroo, Carnamah, Mingenew und Doncarra nach Walkaway, dem nördlichen Anschlusspunkte, wobei die Bahn bis zu circa 60 Meilen Entfernung von der Küste gelangt.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Pandora" von Santos.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 2. November 1894 nach 43tägiger Fahrt mit 3 Passagieren und 2540 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,630.200 kg Kaffee (hievon 9000 kg für Constantinopel, 75.000 kg für Venedig, 81.480 kg für Fiume); aus Rio de Janeiro 729.660 kg Kaffee; aus Victoria 180.000 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,539.860 fl. ö. W.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Commissär der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Carl Ritter Nischer von Falkenhof zum Inspector dieser Behörde ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein.

Einführung eines neuen Betriebsreglements.

Mit 1. Februar 1895 gelangt ein neues Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Verwaltungen auf dem Bodensee und dem Rhein für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern zur Einführung.

Hiedurch wird das Betriebsreglement vom 1. Jänner 1885 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 29. December 1894. [11]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarif, Theil I, Abtheilung B.

Am 1. Februar 1895 wird ein neuer Theil I, Abtheilung B, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten, wodurch der Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1894 ausser Kraft gesetzt wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Theile I, Abtheilung B, vom 1. Februar 1894, sind durch das Zeichen ## kenntlich gemacht.

Exemplare des neuen Theiles I, Abtheilung B, werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 29. December 1894. [12]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889.

Einführung des Nachtrages VIII.

Mit 15. Jänner 1895 tritt zum Ausnahmetarife für den niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889, ein Nachtrag VIII in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue, bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.
2. Neue Frachsätze nach der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
3. Ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
4. Ermässigte Frachtsätze aus dem Neuroder Reviere nach einigen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Böhm. Nordbahn und Böhm. Commercialbahnen.
5. Entfernungszeiger, Courskürzungstabelle, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I—VII.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind unentgeltlich zu beziehen durch die kgl. Eisenbahn-Direction Berlin und die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu Wien.

Wien, am 31. December 1894. [13]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Neuberechnung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Sägespäne bei Aufgabe von Wagenladungen à 10 t oder Frachtzahlung hiefür (Seite 70 des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr) haben eine Neuberechnung erfahren und stellen sich hienach wie folgt:

km	Eigenthums-Verwaltung	Von nachverzeichneten Stationen nach Pontebba transit	Francs pro Tonne = 1000 kg
132	k.k.St.B.	Eberstein	5.10
86	"	Feldkirchen	3.90
143	"	Friesach	5.30
112	"	Glandorf	4.60
97	"	Glanegg	4.20
138	"	Hirt	5.20
259	"	Kalwang	7.60
214	"	Knittelfeld	6.80
119	"	Launsdorf	4.80
248	S.B.	Leoben	7.50
10	k.k.St.B.	Lussnitz-Malborgeth	0.90
252	"	Mautern	7.50
160	"	Neumarkt in Steiermark	5.70
74	"	Ossiach	3.60
291	"	Rottermann	8.10
185	"	St. Georgen a. d. M.	6.20
165	"	St. Lambrecht	5.90
220	"	St. Lorenzen	6.80
236	"	St. Michael	7.20
65	"	St. Ruprecht	3.30
110	"	St. Veit a. d. Glan	4.50
173	"	Scheifling	6.00
299	"	Selzthal	8.30
192	"	Thalheim	6.20
132	"	Treibach-Althofen	5.10
282	"	Trieben	8.00
180	"	Unzmarkt	6.20
61	S.B.	Villach	3.50
59	k.k.St.B.	Villach	3.20
267	"	Wald	7.80
206	"	Zeltweg	6.60

km	Eigenthums-Verwaltung	Von nachverzeichneten Stationen nach Peri transit	Francs pro Tonne 1000 kg
556	S.B.	Leoben	15.30
538	k.k.St.B.	Selzthal	15.20

Die Stationen Leoben S.B. und Selzthal sind in den Tarif neu aufgenommen worden und werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes von den eben genannten zwei Stationen — ebenso wie die neuen

Frachtsätze von den übrigen Stationen, insoweit sie keine Erhöhung gegenüber den bestehenden Frachtsätzen aufweisen — ab 15. Jänner 1895 in Anwendung gebracht.

In jenen Relationen, in welchen die bestehenden Frachtsätze billiger sind, als die oben angeführten neuen Sätze, gelten die letzteren ab 12. Februar 1895.

Wien, am 24. December 1894. [14]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, beziehungsweise Liebau etc., Tarif vom I. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages III.

Mit 15. Jänner 1895 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue, bezw. ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.
2. Neue Frachtsätze nach der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
3. Ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
4. Entfernungszeiger, Berichtigungen, Ergänzungen.

Dieser Nachtrag kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 31. December 1894. [15]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Einstellung des Zugsverkehres in der Strecke Wien (Schönbrunnerlinie)—Hietzing.

Mit 1. Jänner 1895 wird der Zugsverkehr in der Strecke Wien (Schönbrunnerlinie)—Hietzing gänzlich eingestellt und geht diese Strecke in das Eigenthum der Commission für Verkehrsanlagen in Wien über.

Weiters wird anlässlich der Reconstructionsarbeiten des Lainzerbachgerinnes im XIII. Wiener Gemeindebezirke in den Theilstrecken Hietzing (Station)—Neue Welt und Neue Welt—Ober-St. Veit ab 9. Jänner 1895 der Zugsverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

In der Strecke Neue Welt—Mödling bleibt der Zugsverkehr vollkommen aufrecht.

Wien, am 27. December 1894. [16]

Sonstige Nachrichten.

Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehre des Directionsbezirkes Erfurt, Reichsbahn-, Staatsbahn-, Sächsisch - Thüringischer, Norddeutscher und Niederdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung von neuen Stationen in die Tarife für die vorbezeichneten Verkehre.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Triptis—Ziegenrück werden die Stationen Auma, Krölpa (Grossh. Sachsen), Mossbach bei Neustadt a. O., Knau und Ziegenrück in die Tarife für vorbezeichnete Verkehre einbezogen werden. Die sämmtlichen Stationen der Neubaustrecke erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Ziegenrück ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen. Im Sächsisch-Thüringischen Verbande findet jedoch eine directe Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen nach und von den vorgenannten Stationen nicht statt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. (Einführung eines Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. im Verkehre zwischen Hüningen, Lauterburg-Hafen, Mülhausen i. E., Mülhausen-Nord, Strassburg-Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf einerseits und den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits vom 15. Juli 1894.) Mit 1. Jänner 1895 ist der I. Nachtrag zu dem vorbezeichneten Ausnahmetarife in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für die Stationen der Strecken Zürich—Meilen—Rapperswil, sowie Etzweilen—Feuerthalen der Schweizerischen Nordostbahn und die Stationen der Sihlthalbahn, ferner Taxänderungen im Verkehre mit den Stationen Kaltbrunn-Benken, Rapperswil, Schännis, Schmerikon und Uznach.

— (Einbeziehung der Station Friedrichsthal in den Ausnahmetarif Nr. 13 für Düngemittel der Tarifhefte IIF und IIIF und Einführung von Ermässigungen in den Frachtsätzen dieses Ausnahmetarifes.) Mit 1. Jänner 1895 wurde die Station Friedrichsthal (Eisenbahn-Directionsbezirk Köln linksrheinisch) in den Ausnahmetarif Nr. 13 (für Düngemittel) der Tarifhefte II F und III F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln linksrheinisch und Stationen der ostschweizerischen Verwaltungen) einbezogen. Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 2 Centimes für 100 kg an die für Dudweiler bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13.

Ferner traten mit dem 1. Jänner 1895 in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 13 (Düngemittel) zwischen Biebrich Rheinbahnhof, Gustavsburg, Mannheim Bad. Bahn, Mannheim-Neckarvorstadt und Ludwigshafen a. Rh. einerseits und einigen östlichen Stationen der Vereinigen Schweizerbahnen andererseits (Tarifhefte III C und III G) kleine Ermässigungen ein.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
40	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachowitz		Fünftausend Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Kalksteine vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1896	* Der Refactiesatz von Kalk-Podol und Prachowitz nach Libňoves von 13·8 kr. und nach Nimburg von 15·8 kr. pro 100 kg gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Libňoves, respective Nimburg (Oe.N.W.B.) in directer Schienenverbindung stehen
					Bodenbach (St E.G.) trs.				40·3	34·4	5·9			
					Libochowic				40·0	30·2	9·8			
					Lobosic				40·0	30·2	9·8			
					Theresienstadt				40·0	29·2	10·8			
					Hrobec				40·0	28·2	11·8			
					Raudnic				39·7	28·2	11·5			
					Beřkowitz-Melnik				29·2	26·0	3·2			
					Lužec				34·4	26·0	8·4			
					Kralup (St.E.G.)				29·2	19·2	10·0			
					Svoleňoves				31·2	23·2	8·0			
					Welwarn				31·2	23·2	8·0			
					Bubna				22·4	20·7	1·7			
					Auwal				22·4	20·7	1·7			
					Böhm.-Brod				22·4	20·7	1·7			
					Sadska				24·4	21·7	2·7			
					Peček				22·4	20·7	1·7			
					Plaňan				27·4	25·7	1·7			
					Svojšic				30·4	25·7	4·7			
					Kauřim				30·8	25·7	5·1			
					Zasmuk				32·4	25·7	6·7			
					Gr.-Bečvar				32·4	25·7	6·7			
					Cerhenic				22·4	16.7	5·7			
					Velim				20·4	15·7	4·7			
					Kolin (St.E.G.) loco				16·4	11·8	4·6			
					Kolin (Oe.N.W.B.) loco				—	11·8	—			
					Elbeteinitz				15·4	13·7	1·7			
					Přelouč				11·4	10·7	0 7			
					Choltic				7·8	7·0	0·8			
					Pardubitz (St.E.G.)				14·4	12·7	1·7			
					Dasic				18·4	16·7	1·7			
					Moravan				19·4	17·7	1·7			
					Hohenmauth				27·4	25·7	1·7			
					Cerekvic-B.-Hruschau				30·4	28·7	1·7			
					Mochow				30 2	21·7	8·5			
					Taušim				30·2	21·7	8·5			
					Gutwasser				33·3	31·6	1·7			
					Sadova-Dobalic				31·8	30·1	1·7			
					Dymokur				35·5	30·3	5·2			
					Kopidlno				39·5	34·3	5·2			
					Königstadtl				38·0	30·3	7·7			
					Libaň-Psinic				39·5	34·3	5·2			
					Ronow-Woskořinek				28·3	23·1	5·2			
					Rožďalovic				35·5	30·3	5·2			
					Unter-Bautzen				40·8	35·6	5·2			
					Hochwessely				37·2	28·6	8·6			
					Adlerkosteletz				30·0	24·5	5·5			
					Chlumetz				25·5	17·3	8·2			
					Cbrast				19·0	13·0	6·0			
					Chrudim				14·4	10·9	3·5			
					Cernožic				25·3	22·1	3·2			
					Dobřenic-Sirovatka				25·5	20·6	4·9			
					Dondleb				30·4	25·2	5·2			
					Jičin				32·2	25·7	6·5			
					Königgrätz				22·5	19 3	3·2			
					Libic				19·9	13·2	6·7			
					Libňoves *)				22·5	13·8 *)	8·7			
					Neubidschow				27·3	19·8	7·5			
					Nimburg (Oe.N.W.B.) loco *)				21·7	15·8	5·9			
					Obora				29·1	22·4	6·7			
					Poděbrad				20·7	14·0	6·7			
					Předměřic				23·6	20·4	3·2			
					Slatiňan				16·0	11·5	4·5			
					Smidar				28·2	21·1	7·1			
					Smiřic				24·9	21·7	3·2			
					Wostroměř				29·5	23·0	6·5			
					Žiželic				24·9	16·2	8·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
41	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kartoffel (Erdäpfel), unverpackt und verpackt	Einer der im allgemeinen Tarif, Schnitt-Tafel Ia, bezw. IIa des Theiles II, Heft 1 und 2 des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder nach	Krakau trans. oder Oswięcim trans., bezw. Sayhusch trans. oder von	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens nach oder von einer der im allgemeinen Tarif, Schnitt-Tafel Ib, bezw. IIb des Theiles II, Heft 1 und 2 des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina enthaltenen deutschen Stationen unter Einhaltung der Bestimmungen dieses Tarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Verschieden	Ausnahmetarif 1 des Local-Gütertarifes, Heft 2, der k. k. österr. Staatsbahnen, giltig vom 15. Juli 1892	Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
42	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	a) Wien K.E.B. b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Ó-Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen	Der Schweiz (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz), dann nach Stationen der französischen Ostbahn	Einhaltung der in den genannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil III, Heft 1 vom 1. September 1893, bezw. Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893 Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil III, 1. Heft vom 1. December 1893, bezw. Theil III, 2. Heft vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	ad a) und b): 13 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Singen und Konstanz) 10 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die einreichende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
43	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel	Gross-Opatowitz	Gaya	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	40·5	38·5	2	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
44	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar: aller Art (mit Ausnahme der in Pos. 8—59 genannten) in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauene, ungeschliffene Marmorsteine und Marmorplatten, auch Mühlsteine	Popelin	Nussdorf via Wessely a. L.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	41	33	8	Im Kartirungswege		
				Wolframs	Iglau-Stadt und transit				7	6	1			
			Steine der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, und zwar: Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Popelin	Nussdorf via Wessely a. L.				35	32	3			
				Wolframs	Iglau-Stadt und transit				7	6	1			
			Steine der Position 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Popelin	Nussdorf via Wessely a. L.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen; Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen			57	36	21			
				Wolframs	Iglau-Stadt und transit				8	7	1			
45	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Budweis	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenztarifes	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	130·0	111·9	18·1	Im Kartirungswege		
					Holleschau				85·7	79·0	6·7			
					Kolin				115·0	109·8	5·2			
					Landesgrenze bei Beskid (für Sendungen nach Ungarn)				44·0	37·0	7·0			
					Lundenburg				93·5	87·0	6·5			
					Oderberg				72·6	70·0	2·6			
					Peček				116·6	111·4	5·2			
					Petrowitz				69·3	68·0	1·3			
					Prag				121·2	116·0	5·2			
					Sierndorf				112·0	102·7	9·3			
					Wagram				97·1	93·0	4·1			
					Wien Nordbhf.				100·9	95·0	5·9			
					Znaim				109·0	98·2	10·8			
					Zwardon				70·0	63·0	7·0			
				Oesterr.-Russische Reichsgrenze	Podwołoczyska	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen; Weiterbeförderung nach Oesterreich-Ungarn oder Deutschland	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif			Nachlass der Manipulationsgebühr von 4·5 kr. für 100 kg	Im Kartirungswege		

(Frachtsätze in Kreuzer)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
46	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Phönix Waschlauge	Triest-Stadt „ -Freihafen k.k.St.B. „ -S. Andrea	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes Theil II, Heft 1, bezeichneten Linien, exclus. der Stationen der Strecke Budweis—Gmünd—Wessely—Iglau und den nördlich hievon gelegenen Stationen, sowie excl. Salzburg, Simbach, Passau, Wörgl, Wien, Penzing, Nussdorf u. Leobersdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	C l a s s e II	C l a s s e A	Verschieden	Im Kartirungswege		
		Südbahn-Gesellschaft		T r i e n t	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes Theil II, Heft 1, der k. k. Staatsbahnen angegebenen Linien, exclus. Budweis und der nördlich von Budweis gelegenen Stationen									
47	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk	Kalk-Podol	Pardubic (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Stationen der S.N.D.V.B. und der B.C.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Juni 1888 (Neuauflage vom 1. October 1894)	kr. 17·9	kr. 14·4	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1896	Die bezüglichen Sendungen müssen mit directe nach Stationen der S.N.D.V B. oder der B.C.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
				Prachovic					17·5	14·4	3·1			
				Kostelec-Vižec					16·3	14·4	1·9			
48	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Pardubic loco	**1500 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892	Bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	14·4 kr.	10·7 kr.	3·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen und auf welch letzteren die bahnämtliche Bestätigung sein muss, dass die Kalksteine auch thatsächlich in der Station Pardubic zur Abgabe gelangten. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalkstein-Sendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardubic (St.E.G. oder S.N.D.V.B.) in directer Schienenverbindung stehen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
49	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Mineralische Kohlen	Ostrau-Witkowitz	Rožnau	Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Bis Krasna directer Ausnahmetarif für mineralische Kohlen vom 1. August 1889 und ab Krasna Localtarife	28·7 kr.	25·7 kr.	3·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und bei den Gütern der Classen I und II Aufnahms-Bescheinigungen, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			Güter der Classe I	Friedek-Mistek	Rožnau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		Localtarife	47·2 kr.	32·3 kr.	14·9 kr.			
			Güter der Classe II	bezw. vice versa					40·5 kr.	30·0 kr.	10·5 kr.			

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, sub Post 2887, muss es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“, 2. Zeile, anstatt „vom 1. September 1892“ richtig „vom **1. Jänner 1895**“ heissen.

Berichtigung. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 148, ddo. 25. December 1894 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:
Bei Post Nr. 2719 ist in der Rubrik: „für die Transportstrecke von“ die Station „Laskau“ auf „**Paskau**“ richtig zu stellen;
Die unter Post Nr. 2735 von diversen Stationen n a c h Baschka und unter Post Nr. 2736 nach diversen Stationen v o n Baschka angeführten ermässigten Frachtsätze haben auch für Sendungen in der umgekehrten Richtung zu gelten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. Wien, 5. Jänner 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der projectirten normalspurigen Localbahn von Traiskirchen nach Klausen-Leopoldsdorf von letzterem Orte bis zur Station Rekawinkel der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Arthur Edlen von Gschmeidler, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, im Vereine mit dem k. k. Hofrathe in Pension Carl Breitenfeld, dem Kaufmanne Rudolf Wittmann und dem Ingenieur Maximilian Pollak die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die Fortsetzung der projectirten normalspurigen Localbahn von Traiskirchen über Baden und Alland nach Klausen-Leopoldsdorf von letzterem Orte bis zur Station Rekawinkel der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, 17. December 1894. Z. 66.168.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. December 1894, Z. 69.471, betreffend die Einlösung des Unternehmens der Actiengesellschaft „Localbahn Laibach-Stein" durch den Staat.

Auf Grund des Gesetzes vom 12. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 62, wird das gesammte Unternehmen der Actiengesellschaft „Localbahn Laibach-Stein" in Gemässheit des mit derselben hierüber am 13. December 1894 abgeschlossenen Uebereinkommens vom Staate eingelöst. Demzufolge wird der Betrieb der Localbahn Laibach-Stein von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen fortan für eigene Rechnung des Staates geführt.

Wien, am 20. December 1894.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 29. December 1894, Z. 22.975, an die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Regelung der Beziehungen zur Schlafwagen-Gesellschaft.

Die geehrte Verwaltung hat es bisher unterlassen, der General-Inspection die Typen jener Wagen in Vorlage zu bringen, welche auf Grund des mit der Schlafwagen-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages von der geehrten Verwaltung genehmigt worden sind.

Da es nun mit Rücksicht auf das der General-Inspection zustehende Oberaufsichtsrecht über den gesammten Eisenbahnverkehr und deren Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Betriebes nicht angängig erscheint, dass Wagen, welche nicht etwa einem öffentlichen ausländischen Eisenbahn-Unternehmen, sondern einer ausländischen Privatgesellschaft gehören, auf den österreichischen Eisenbahnen regelmässig verkehren, ohne dass deren Typen hieramts vorliegen würden, so wird die geehrte Verwaltung im Sinne der Verordnung des hohen Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, R.-G.-Bl. Nr. 9, und des Erlasses des hohen Handelsministeriums vom 1. August 1892,

Z. 32.904 (Bestimmungen über die Bauart der Fahrbetriebsmittel), aufgefordert, die betreffenden Typenpläne sammt technischem Berichte ehebaldigt zur Vorlage zu bringen.

In Hinkunft sind übrigens derartige Typenpläne nebst technischem Berichte noch vor deren Genehmigung Seitens der geehrten Verwaltung anher zu überreichen.

Aus den gleichen Gründen wird die geehrte Verwaltung weiters eingeladen, die in den Schlafwagen affichirten Reglements für deren Benützung der General-Inspection vorzulegen, welche Reglements laut des oberwähnten Vertrages von der geehrten Verwaltung ohnehin zu genehmigen sind.

Da übrigens wiederholt die Wahrnehmung gemacht wurde, dass die Bediensteten der Schlafwagen-Gesellschaften das Bestreben haben, sich dem Publicum gegenüber als von der Bahn unabhängige Functionäre hinzustellen, so wird schon jetzt, auch unter Bezugnahme auf den bezogenen Vertrag, bemerkt, dass die Verpflichtung dieser Bediensteten, den Weisungen der Stationsvorsteher und deren Stellvertreter, sowie der Zugsführer sich zu fügen, durch obige Reglements, sowie durch geeignete Affichen in den Restaurationswagen auch ausdrücklich zur Kenntniss des Publicums zu bringen sein wird.

Die geehrte Verwaltung wird ferner eingeladen, behufs Vermeidung unliebsamer Auseinandersetzungen bei vorzunehmenden Inspicirungen der Schlafwagen-Gesellschaft in Erinnerung zu bringen, dass der Verkehr ihrer Schlaf- und Restaurationswagen auf den österreichischen Bahnstrecken der Oberaufsicht der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen untersteht.

Anlangend die für die Benützung der Schlafwagenplätze zu entrichtenden Zuschlagsgebühren, ist es ganz selbstverständlich, dass dieselben gleichwie jede andere Tarifgebühr im Sinne der Verordnung vom 1. November 1890, Z. 47.510, V.-Bl. Nr. 128, zur Kundmachung zu gelangen haben.

Hieran wird durch den Umstand nichts geändert, dass die Gebühren zunächst auf Rechnung der Schlafwagen-Gesellschaft eingehoben werden, zumal die geehrte Verwaltung laut des mehrfach citirten Vertrages sich die volle Einflussnahme auf die Preise der Schlafstellen gewahrt hat und an dem Bruttoerträgnisse mit einer bestimmten Quote participirt.

Die geehrte Verwaltung wird demgemäss aufgefordert, zu veranlassen, dass diese Preise, wie dies, nebenbei bemerkt, hinsichtlich des Orient-Expresszuges und des Ostende—Wien-Expresszuges unter 708 des officiellen Coursbuches bereits geschieht, an geeigneter Stelle des letzteren Aufnahme finden und auch im Wege des Nachtrages in die dortigen Personentarife einbezogen werden.

Der geehrten Verwaltung wolle es endlich gefällig sein, anher bekannt zu geben, welche Anzahl an Personale österreichischer und ausländischer Nationalität Seitens der Schlafwagen-Gesellschaft auf den dortseitigen Linien mit 31. December 1894 in Verwendung gestanden sein wird.

Wien, am 29. December 1894. **Lilienau** m. p.

Rheinschiffahrtsverkehr 1893.

Im Jahre 1893 erreichte der Gesammtverkehr in den 34 grösseren deutschen Rheinhäfen und Ladestellen, sowie zwischen diesen Häfen und Ladestellen einerseits und den holländischen Rheinstädten und belgischen Häfen andererseits die Gesammtsumme von 21,337.301·2 t, ergab somit gegen das Vorjahr eine Steigerung von 543.990·4 t. Hievon entfallen auf den Güterverkehr in den deutschen Rheinplätzen 14,603.847·4 (+ 123.406·3) t, auf jenen zwischen den deutschen Rheinplätzen und den holländischen und belgischen Häfen 6,733.453·8 (+ 420.584·1) t. In den deutschen Häfen und Ladestellen wurden angefahren 7,839.128·1 (+ 305.781·0) t, abgefahren 6,764.719·3 (— 182.374·7) t, zu Berg verfrachtet 9,914.063·9 (+ 565.994·1) t, zu Thal 4,689.783·5 (— 442.588·6) t. Vom Rhein sind auf dessen Nebenflüsse übergegangen 826.761·8 t, und zwar: auf den Neckar 5945 t, auf den Main 792.545 t, auf die Lahn 491 t, auf die Mosel 678 t und auf den Spoycanal 27.101·5 t. Dagegen sind auf den Rhein übergetreten 502.081·8 t, und zwar: vom Neckar 36.876 t, vom Main 417.107·1 t, darunter 164.529·1 t Flossholz, von der Mosel 21.953 t, von der Ruhr 1945 t und vom Spoycanal 1854·4 t.

Im Einzelnen gestaltete sich der Schiffsverkehr folgendermassen: In Strassburg sind angekommen 152 Schiffe, darunter 69 Dampfer, abgegangen 152 Schiffe, darunter 69 Dampfer; in Kehl angekommen 6 Schiffe, darunter 3 Dampfer, abgegangen 6 Schiffe, darunter 3 Dampfer; in Lauterburg angekommen 156 Schiffe, darunter 39 Dampfer, abgegangen 155 Schiffe, darunter 39 Dampfer; in Maxau angekommen 2922 Schiffe, darunter 87 Dampfer, abgegangen 2917 Schiffe, darunter 87 Dampfer; in Maximiliansau angekommen 3457 Schiffe, darunter 15 Dampfer, abgegangen 3457 Schiffe, darunter 15 Dampfer; in Leopoldshafen angekommen und abgegangen 130 Schiffe; in Speyer angekommen 2302 Schiffe, darunter 305 Dampfer, abgegangen 2287 Schiffe, darunter 305 Dampfer; in Mannheim angekommen 13.323 Schiffe, darunter 2393 Dampfer, abgegangen 13.331 Schiffe, darunter 2394 Dampfer; in Ludwigshafen angekommen 9126 Schiffe, darunter 2103 Dampfer, abgegangen 9126 Schiffe, darunter 2103 Dampfer; in Worms angekommen 2774 Schiffe, darunter 1558 Dampfer, abgegangen 2504 Schiffe, darunter 1293 Dampfer; in Gustavsburg angekommen 1572 Schiffe, darunter 321 Dampfer, abgegangen 1572 Schiffe, darunter 321 Dampfer; in Mainz angekommen 6500 Schiffe, darunter 3942 Dampfer, abgegangen 6499 Schiffe, darunter 3941 Dampfer; in Biebrich angekommen 5859 Schiffe, darunter 4754 Dampfer, abgegangen 5859 Schiffe, darunter 4754 Dampfer; in Schierstein angekommen und abgegangen 209 Schiffe; in Bingen angekommen 4238 Schiffe, darunter 3820 Dampfer, abgegangen 4252 Schiffe, darunter 3820 Dampfer; in Oberlahnstein angekommen 369 Schiffe, darunter 225 Dampfer, abgegangen 342 Schiffe, darunter 122 Dampfer; in Koblenz angekommen 3066 Schiffe, darunter 2637 Dampfer, abgegangen 2444 Schiffe, darunter 2364 Dampfer, in Köln angekommen 5433 Schiffe, darunter 3391 Dampfer, abge-

gangen 4471 Schiffe, darunter 3895 Dampfer; an der Deutzer Ladestelle angekommen 129, abgegangen 47 Schiffe; in Neuss angekommen 998 Schiffe, darunter 61 Dampfer, abgegangen 1012 Schiffe, darunter 67 Dampfer; in Düsseldorf angekommen 2837 Schiffe, darunter 1922 Dampfer, abgegangen 3837 Schiffe, darunter 1922 Dampfer; in Uerdingen angekommen 2841 Schiffe, darunter 2037 Dampfer, abgegangen 2841 Schiffe, darunter 2037 Dampfer; in Hochfeld angekommen 2182 Schiffe, darunter 359 Dampfer, abgegangen 2186 Schiffe, darunter 359 Dampfer; in Duisburg angekommen 5388 Schiffe, darunter 436 Dampfer, abgegangen 5518 Schiffe, darunter 438 Dampfer; in Ruhrort angekommen 18.487 Schiffe, darunter 4814 Dampfer, abgegangen 18.680 Schiffe, darunter 4602 Dampfer, und in Wesel angekommen und abgegangen 1704 Schiffe, darunter 1190 Dampfer.

Die Güterbewegung an den verschiedenen Rheinplätzen gibt folgendes Bild: Strassburg: Zufuhr 32.735 t, sämmtlich zu Berg, Abfuhr 3384 t, sämmtlich zu Thal, Gesammtverkehr 36.119·5 (+ 24.606·5) t; Kehl: Zufuhr 1260 t nur zu Berg, Abfuhr 3276 t nur zu Thal, Gesammtverkehr 4536 (— 91·4) t; Lauterburg: Zufuhr 27.071 t, darunter zu Berg 25.951 t, zu Thal 1120 t, Abfuhr 14.082 t, darunter zu Thal 13.537 t, zu Berg 545 t, Gesammtverkehr 41.153 (— 1290) t; Maxau: Zufuhr 60.296 t, sämmtlich zu Berg, Abfuhr 1712 t, darunter 320 t zu Berg, 1392 t zu Thal, Gesammtverkehr 62.008 (— 13.998) t; Maximiliansau: Zufuhr 18.839 t, darunter zu Berg 1684 t, zu Thal 17.155 t, Abfuhr 2868 t, darunter zu Berg 210 t, zu Thal 2658 t, Gesammtverkehr 21.707 (+ 3371) t; Leopoldshafen: Zufuhr 17.333 t, sämmtlich zu Berg, Abfuhr 29 t nur zu Thal, Gesammtverkehr 17.362 (— 3213) t; Speyer: Zufuhr 61.594 t, davon zu Berg 46.433 t, zu Thal 15.161 t, Abfuhr 6188 t nur zu Thal, Gesammtverkehr 67.782 (+ 5810) t; Mannheim: Zufuhr 2,669.170 t, davon zu Berg 2,387.947 t, zu Thal 281.223 t, Abfuhr 570.165 t, und zwar zu Berg 80.791 t, zu Thal 489.374 t, Gesammtverkehr 3,239.335 (+ 158.448) t; Ludwigshafen: Zufuhr 782.192 t, darunter zu Berg 661.118·9 t, zu Thal 121·073·1 t, Abfuhr 116.354·7 t, und zwar zu Berg 1297 t, zu Thal 115.057·7 t, Gesammtverkehr 898.546·7 (+ 64.703·7) t; Worms: Zufuhr 136.910·3 t, davon zu Berg 102.625·5 t, zu Thal 34.284·8 t, Abfuhr 12.849 t, und zwar zu Berg 2127 t, zu Thal 10.722 t, Gesammtverkehr 149.759·3 (+ 5260·3) t; Gernsheim: Zufuhr 31.947·9 t, darunter zu Berg 23.923·2 t, zu Thal 8024·7 t, Abfuhr 380·2 t nur zu Thal, Gesammtverkehr 32.328·1 (— 7777·4) t; Nierstein: Zufuhr 25.632 t, und zwar zu Berg 15.416 t, zu Thal 10.216 t, Abfuhr 20.188 t, und zwar zu Berg 2635 t, zu Thal 17.553 t, Gesammtverkehr 45.820 (— 78.821) t; Gustavsburg: Zufuhr 471.612·4 t, darunter zu Berg 470.163·1 t, zu Thal 1449·3 t, Abfuhr 31.182·6 t nur zu Thal, Gesammtverkehr 502.795 (+ 27.932·3) t; Mainz: Zufuhr 193.438·8 t, davon zu Berg 146.219·6 t, zu Thal 47.219·2 t, Abfuhr 34.114·4 t, davon zu Berg 5379 t, zu Thal 28.732·4 t, Gesammtverkehr 227.550·2 (plus 14.313) t; Kastel mit Amineburg: Zufuhr 127.126 t, darunter zu Berg 124.710 t, zu Thal 2416 t, Abfuhr 73.350 t, und zwar zu Berg 25.546 t, zu Thal 47.804 t, Gesammtverkehr 200.476 (— 1003) t; Biebrich: Zufuhr 40.084 t, davon zu Berg 9838 t, zu Thal 30.246 t, Abfuhr 4292 t, davon zu Berg 546 t, zu Thal 3746 t, Gesammtverkehr 44.376 (— 1917) t; Schierstein: Zufuhr 35.391·6 t, und zwar zu Berg 3968·8 t, zu Thal 31.422·8 t, Abfuhr 33.236·7 t, davon zu Berg 99·1 t, zu Thal 33.137·6 t, Gesammtverkehr 68.628·3 (plus 20.666·8) t; Budenheim: Zufuhr 12.500 t zu Berg, Abfuhr 57.488 t, und zwar zu Berg 9285 t, zu Thal 48.203 t, Gesammtverkehr 69.988 (— 1962) t; Bingen: Zufuhr 45.497·4 t, davon zu Berg 39.880·5 t, zu Thal 5616·9 t, Abfuhr 9083·7 t, und zwar zu Berg 264·1 t, zu Thal 8819·6 t, Gesammtverkehr 54.581·1 (plus 34.341·4) t; Bingerbrück Eisenbahnhafen: Zufuhr 10.972·5 t, und zwar zu Berg 8782 t, zu Thal 2190·5 t, Abfuhr 19.850 t zu Thal, Gesammtverkehr 30.822·5 (— 39.091·5) t; Oberlahnstein: Zufuhr 26.851 t, davon zu Berg 22.800 t, zu Thal 4051 t, Abfuhr 109.194 t, davon zu Berg 366 t, zu Thal 108.828 t, Gesammtverkehr 136.045 (— 101.520) t; Koblenz: Zufuhr 43.828·6 t, davon zu Berg 29.804·7 t, zu Thal 14.023·9 t, Abfuhr 9673·2 t, und zwar zu Berg 1913·6 t, zu Thal 7759·6 t, Gesammtverkehr 53.501·8 (— 4862·5) t; Bonn: Zufuhr 25.818 t, und zwar zu Berg 16.291 t, zu Thal 9527 t, Abfuhr 3292 t, und zwar zu Berg 1257 t, zu Thal 2035 t, Gesammtverkehr 29.100 (— 6602) t; Köln: Zufuhr 414.542 t, davon zu Berg 256.114 t, zu Thal 158.428 t, Abfuhr 180.944 t, und zwar zu Berg 73.621 t, zu Thal 87.323 t, Gesammtverkehr 595.486 (+ 51.923) t; Deutz Eisenbahnladestelle: Zufuhr 25.830 t, und zwar zu Berg 8370 t, zu Thal 17.460 t, Abfuhr 16.700 t, und zwar zu Berg 3370 t, zu Thal 13.330 t, Gesammtverkehr 42.530 (— 3794) t; Neuss: Zufuhr 171·782·1 t, und zwar zu Berg 126.284·7 t, zu Thal 45.497·4 t, Abfuhr 6541·2 t, davon zu Berg 3441·6 t, zu Thal 6541·2 t, Gesammtverkehr 178.323·3 (— 10.251·4) t; Düsseldorf: Zufuhr 251.468·7 t, davon zu Berg 111.597·5 t, zu Thal 139.871·2 t, Abfuhr 51.645 t, und zwar zu Berg 18.248·1 t, zu Thal 33.396·9 t, Gesammtverkehr 303.113·7 (+ 22.841·1) t; Uerdingen: Zufuhr 146.262 t, darunter zu Berg 86.226·3 t, zu Thal 60.035·7 t, Abfuhr 13.234·4 t, davon zu Berg 7292·2 t, zu Thal 5942·2 t, Gesammtverkehr 159.496·4 (plus 26.607·9) t; Hochfeld Eisenbahnhafen: Zufuhr 114.680 t, und zwar zu Berg 13.188 t, zu Thal 101.492 t, Abfuhr 902.846 t, darunter zu Berg 872.481 t, zu Thal 30.365 t, Gesammtverkehr 1,017.526 (plus 24.654) t; Duisburg: Zufuhr 693.453·9 t, darunter zu Berg 495.012·8 t, zu Thal 198.441·1 t, Abfuhr 1,156.091·2 t, und zwar zu Berg 866.468·6 t, zu Thal 289.622·6 t, Gesammtverkehr 1,949.545·1 (— 71.463·5) t; Ladestellen am Duisburger Ufer: Zufuhr 372.548·2 t, darunter zu Berg 238.458·3 t, zu Thal 134.089·9 t, Abfuhr 39.982·3 t, davon zu Berg 15.705 t, zu Thal 16.277·3 t, Gesammtverkehr 404.530·5 (weniger 15.844·1) t; Ruhrort: Zufuhr 663.326 t, davon zu Berg 522.187 t, zu Thal 141.139 t, Abfuhr 3,254.196 t, und zwar zu Berg 1,708.378 t, zu Thal 1,545.818 t, Gesammtverkehr 3,917.522 (+ 62.976) t; Ruhrort Homberger Eisenbahnhafen: Zufuhr 30.119 t, und zwar zu Berg 27.273 t, zu Thal 2846 t, Abfuhr 9363·5 t, davon zu Berg 7288·5 t, zu Thal 2075 t, Gesammtverkehr 39.482·5 (— 1482·4) t; Wesel: Zufuhr 57.015·2 t, und zwar zu Berg 35.333·2 t, zu Thal 21.682 t, Abfuhr 4946·2 t, darunter zu Berg 3805·5 t, zu Thal 1140·7 t, Gesammtverkehr 61.961·4 (plus 8617·3) t; Arnheim: Zufuhr zu Thal 27.059·1 t, Abfuhr zu Berg 949·7 t, Gesammtverkehr 28.008·8 (weniger 11.919·3) t; Nymwegen: Zufuhr zu Thal 36.562·7 t,

Abfuhr zu Berg 175 t, Gesammtverkehr 36.737·7 (— 8669·4) t; Tiel: Zufuhr zu Thal 24.586·1 t, Abfuhr zu Berg 0, Gesammtverkehr 24.586·1 (— 875·8) t; Gorkum: Zufuhr zu Thal 40.531·6 t, Abfuhr zu Berg 0·6 t, Gesammtverkehr 40.532 (— 12.738·2) t; Dortrecht: Zufuhr zu Thal 94.709 t, Abfuhr zu Berg 83.732·2 t, Gesammtverkehr 178.441·2 (— 5540·5) t; Rotterdam: Zufuhr zu Thal 537.978·6 t, Abfuhr zu Berg 2,752.069·8 t, Gesammtverkehr 3,290.048·4 (plus 628.552·8) t; Amsterdam: Zufuhr zu Thal 88,547·3 t, Abfuhr zu Berg 111.138·7 t, Gesammtverkehr 199.686 (— 12.054·6) t; andere niederländische Häfen: Zufuhr zu Thal 1,526.581·1 t, Abfuhr zu Berg 98.799·1 t, Gesammtverkehr 1,625.380·2 (— 63.754·8) t; belgische Häfen: Zufuhr zu Thal 552.499·9 t, Abfuhr zu Berg 757.533·3 t, Gesammtverkehr 1,310.033·2 (— 136,982·9) t.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderungen in der Station Wien.) Die Seitens der Firma Johann Kehrer in Wien projectirte Herstellung eines Schuppens auf dem Lagerplatze an dem Schleppgeleise der Vorderen Südbahnstrasse in der Station Wien, sowie die Aufstellung eines Gasmotors und die Einführung der Gas- und Wasserleitung zu demselben wurden genehmigt.
[6. December 1894, Z. 66.418.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Herstellungen an der Schleppbahnanlage der Salinenverwaltung in Hall.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. November 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer die Strecke Wörgl—Innsbruck in km 66·3 durchschneidenden schmalspurigen Schleppbahn der Bauconsens ertheilt; zugleich wurde die Verlegung der Brückenwaage, sowie die Abtragung, respective Verlegung der Drehscheibe und des Manipulationsgeleises von km 0·2.3 nach km 0·3 genehmigt.
[14. December 1894, Z. 68.008.]

— (Nebengebäude in Matrei.) Bei dem Wächterhause Nr. 86 in der Station Matrei wird ein Heustadel hergestellt. [12. December 1894, Z. 66.411.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahnlinien, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachstehenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Spalato—Siverič—Knin,
   b) Perkovic-Slivno—Sebenico,
   c) Kolomea Sloboda rungurska nebst Abzweigung
   d) Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce—Kniaždwor,
   e) Podleze—Niepolomice,
   f) Lititz—Nürschan,
   g) Wama—Russ-Moldawitza,
   h) Unzmarkt—Mauterndorf (Murthalbahn).
2. Achenseebahn;
3. Station Auspitz-Stadt Auspitz;
4. Baden-Helenenthal (mit elektrischem Betriebe);
5. Brünner Localeisenbahn;
6. Dampftramway vormals Krauss & Comp.;
7. Gaisbergbahn;
8. Station Gmunden-Stadt Gmunden (mit elektr. Betrieb);
9. Innsbruck-Hall i. Tirol;
10. Kahlenbergbahn;
11. Lemberger elektrische Bahn;
12. Mühlkreisbahn;
13. Neue Wiener Tramway;
14. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere;
15. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg;
16. Prager elektrische Eisenbahn zum kgl. Thiergarten und nach Bubenč;
17. Přivos—Mähr.-Ostrau-Witkowitz;
18. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg;
19. Schafbergbahn;
20. Steyrthalbahn.
21. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
   a) Mödling—Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe),
   b) Preding-Wieselsdorf—Stainz,
   c) Pöltschach—Gonobitz,
   d) Kapfenberg—Seebach-Au;
22. Wiener Localbahnen (Dampftramway Wr. Neudorf—Guntramsdorf).

Bedingungsweise Beförderung von Salpetersäure von einem gewissen höheren Concentrationsgrade. Die Bahnverwaltungen haben auf Grund eines fachtechnischen Gutachtens den Antrag gestellt, dass Salpetersäure von einem gewissen höheren Concentrationsgrade aus Nr. LIV der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement ausgeschieden und in Nr. XVII dieser Anlage eingereiht werde. Das Handelsministerium war nicht in der Lage, dieser Anregung Folge zu geben, weil hiedurch eine wesentlich ungünstigere Behandlung des internen Verkehres gegenüber dem internationalen Verkehre herbeigeführt würde. Das Handelsministerium ist vielmehr des Erachtens, dass bei dem Umstande, als der durch die Berner Conferenz vom Juni 1893 ausgearbeitete Entwurf einer neuen Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen mittlerweile für den wechselseitigen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz, wie auch Belgien und Luxemburg (R.-G.-Bl. Nr. 25 und 81 ex 1894) in Kraft getreten ist, im Interesse der Gleichstellung des internen und des internationalen Verkehres selbst die schwereren Beförderungsbedingungen der Nr. LIV der Anlage B zum Betriebsreglement für Salpetersäure und Scheidewasser nicht auf die Dauer werden aufrecht erhalten werden können. Es werden daher conform den erwähnten internationalen Vereinbarungen und dem diesfalls in Deutschland eingehaltenen Vorgange diese Stoffe den Beförderungsbedingungen unter Nr. XV der Anlage B zum Betriebsreglement anlässlich der Hinausgabe des nächsten Nachtrages zu demselben unterstellt werden. Da jedoch das mitgetheilte fachtechnische Gutachten Momente enthält, welche es zweckdienlich erscheinen lassen, die angeregte Frage im Auge zu behalten, so wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, über das Verhalten der Salpetersäure von einem höheren Concentrationsgrade beim Eisenbahntransport weitere Erfahrungen zu sammeln und das Ergebniss derselben dem Handelsministerium noch vor Zusammentritt der Revisions-Conferenz (Art. 59 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr) zur Verfügung zu stellen. [21. December 1894, Z. 65.160.]

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg)

31. December 1894: Auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt Verkehrsstörung durch Beseitigung der Schneehindernisse behoben. Verkehr wurde mit Zug Nr. 856 wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg)

31. December 1894: Wegen Schneeverwehung Frachtenverkehr auf der Localbahn Dolina-Wygoda auf circa drei Tage eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

3. Jänner: Wegen Schneeverwehung in km 23·6—23·8 der Localbahnstrecke Kl.-Schwechat—Mannersdorf konnten die Züge 1312 und 1311 nicht in Verkehr gesetzt werden. Strecke wohl wieder freigemacht, doch kann Zugsverkehr nur mit vorangehenden Schneepflügen aufrecht erhalten werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 14. December 1894, Z. 87.390, die seinerzeit mit Erlass vom 14. Juni 1894, Z. 40.044, dem Einwohner von Monospetri, Béla Klobusiczky, im Sinne der

bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Szilágy-Somlyó der Flügelbahn Sarmaság—Szilágy-Somlyo der Linie Nagy-Károly—Sarmaság—Zilah der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Nagyfalu, Jovány, Ipp, Márkaszék, Porcz, Széplak, Bályok, Száldobagy, Désa, Bártfalva, Széltálló, Szunyogd, Kohány, Felsö-Ábrány und die Gemarkung der Gemeinde Terebes-Bisztra in der Endstation Margita mit der Linie Székelyhid—Margita der Biharer Localbahnen des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1893, Vorconcession Post 1) auf die Dauer eines vom 14. December 1894 zu berechnenden Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Fortsetzung der politisch-administrativen Begehung in Angelegenheit der Umwandlung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb.) Am 11. December 1894 fand unter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös des kgl. ungarischen Handelsministeriums und mit Beiziehung aller jener Commissionsmitglieder, welche der am 1. December abgehaltenen Begehungscommission der Linien der Budapester Strasseneisenbahn in Angelegenheit der Umgestaltung der derzeit mit Pferdekraft betriebenen Linien auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894) beigezogen waren, fortsetzungsweise eine weitere politisch-administrative Begehung der gesellschaftlichen Linien, und zwar auf Basis der nun vorliegenden Detailpläne statt, bei welcher vornehmlich Betriebsangelegenheiten verhandelt wurden. Die Ausgangspunkte für die einzelnen Linien werden sich befinden: für die Neupester Linie: a) beim Zollamt und b) bei der Westbahn; für die Steinbrucher Linie in der Gegend der Carlskaserne; für die Auwinkel-Linie: a) in der Gegend der Carlskaserne und b) in der Nähe des Westbahnhofes bei der Kálmángasse; für die Zahnradbahn in der Gegend der Carlskaserne; für die Damjanichgassen-Linie im Stadtwäldchen; für die Thiergarten- und die Zuglóer Linie auf dem Calvinplatze; für die Linie Stadtwäldchen—Damjanichgasse—Friedhofstrasse—Orczystrasse im Stadtwäldchen; für die Schlachthauslinie beim Westbahnhofe; für die Linie Beamten-Colonie—Carlskaserne bei der Beamten-Colonie; für die Altofner Linie beim Ludoviceum; für die Linie Ofen—Altofen bei der Kettenbrücke; für die Linie Damjanichgasse—Zollamtsplatz im Stadtwäldchen; für die Linie Westbahn—Ostbahnhof beim Westbahnhofe. Die Fahrintervalle wurden gegen die jetzigen der Pferdebahn sehr bedeutend verkürzt, so dass die Wagen weit rascher hinter einander folgen werden, als jetzt. Im Allgemeinen wird man, in Folge der Combination der einzelnen Linien, jede Minute einen Wagen finden und so durch Umsteigen ohne Aufenthalt nach jedem Punkte des gesellschaftlichen Netzes gelangen können. Der Schluss der diesmaligen Begehungen erfolgte am 18. December 1894, worauf die Redaction und Authentication der Protokolle vorgenommen wurde. Dieses hebt hervor, es sei zufolge der gegenseitig bekundeten Billigkeit ein vollständiges Einvernehmen zwischen dem Ministerium, dem Baurathe, der Hauptstadt und der Strassenbahn-Direction zu Stande gekommen, und zwar sowohl hinsichtlich des Principes, als auch hinsichtlich der Modalitäten der Umgestaltung des Pferdebahnbetriebes in eine Bahn mit elektrischer Betriebskraft. Schliesslich erklärte die Direction der Gesellschaft, dass sie bereit sei, zum mindesten 40 Percent ihrer Linien bis Ende December 1895 für den elektrischen Betrieb umzugestalten, so dass bis zur Eröffnung der Millenniums-Ausstellung der meistfrequentirte Theil der gesellschaftlichen Linien bereits als elektrische Bahn in Betrieb gesetzt sein wird. — Die Regelung administrativer und finanzieller Fragen, die Bestimmung der Dauer der Gesellschaft, die Frage des Heimfallsrechtes der gesellschaftlichen Linien zu Gunsten der hauptstädtischen Commune etc. erfolgt im Einvernehmen zwischen den interessirten Staats- und Communalbehörden einerseits und der Direction der Gesellschaft andererseits. Die in erster Linie zu lösenden Fragen sind:

1. Wie gross das Capital sei, das zur Umgestaltung, bezw. für den Uebergang zum elektrischen Betriebe erforderlich sei? Hiebei wäre nicht allein auf das Erforderniss für den Oberbau, die Bahnausrüstung und die Betriebsmittel, sondern auch auf dasjenige der Stromanlagen und der Stromführung Rücksicht zu nehmen.
2. Welchen Werth repräsentirt derjenige Theil der Strassenbahn-Anlage, welcher im Jahre 1917, nach Ablauf des Vertrages, an die Stadt heimzufallen habe?
3. Wie hoch ist der Betrag, den die Gesellschaft nach dem bisherigen Vertrage unter dem Titel „Grundbenützung" zu bezahlen hat, und wie hoch wäre dagegen der Betrag, der für den Fall der Umgestaltung Seitens der Gesellschaft sub titulo „Betheiligung am Bruttoerträgnisse" (1 pCt.) der Stadt angeboten werde?
4. Welche Summe hätte beiläufig die Gesellschaft bis zum Jahre 1917 noch in ihre jetzige, die Pferdebahnanlage, zu investiren, wenn die Umgestaltung auf elektrischen Betrieb nicht zu Stande käme?
5. Wie hoch stellen sich in concreter Anwendung auf den hier gegebenen Fall die Betriebskosten einer Pferdebahn und wie hoch die einer elektrischen Bahn, bezw. um wie vieles sind die Betriebskosten der elektrischen Bahnanlage geringer, als es die der jetzigen Pferdebahn sind?
6. Die Strassenbahn-Gesellschaft sei verpflichtet, jede Linie zwischen dem 20. und 30. Jahre ihres Bestandes auf eisernen Oberbau zu reconstruiren. Welche Linien sind bereits in solcher Weise umgestaltet worden, und welches wäre das Erforderniss, um bis zum Ablauf des Vertrages die Umgestaltung der übrigen Linien durchzuführen?
7. Welche specielle Leistungen (höhere Zahlungen) obliegen der Strassenbahn-Gesellschaft nach einzelnen ihrer Linien, insbesondere der Ofner Relationen?
8. Welchem Amortisationsplane folgt die Gesellschaft in der Tilgung ihrer Prioritäten?

Franz Josef-Staatsbrücke nächst Pozsony. (Erneuerung der Bewilligung zur Einhebung des Brückenzolles.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 141 vom 25. November 1894 verlautbart, dass der kgl. ungar. Handelsminister zufolge Erlass vom 20. November 1894, Z. 74.277, der Municipalverwaltung der kgl. Freistadt Pozsony die Bewilligung ertheilte, an der staatlichen Franz Josef-Eisenbahnbrücke auch im Jahre 1895 den Brückenzoll im Sinne der diesbezüglich derzeit in Kraft stehenden Normen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55 ex 1892) einzuheben.

Ausland.

Frankreich. (Verkehr auf den Pariser Bahnhöfen im Jahre 1893.) Im Jahre 1893 kamen auf den Pariser Bahnhöfen 47,662.615 Personen an, während 42,217.720 abfuhren. Der gesammte Reiseverkehr von Paris betrug 95,840.344 Personen; davon entfielen 43,738.319 auf die Westbahn, 24,081.376 auf die Ostbahn, 14,591.000 auf die Nordbahn, 6,437.217 auf die Orléansbahn, 5,625.025 auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und 176.916 auf die Staatsbahn. Der gesammte Güterverkehr belief sich auf 8,576.979 t, von denen 6,064.132 t auf den Empfang und 2,512.847 t auf den Versandt entfielen.

— (Eröffnung von Eisenbahnlinien.) Am 15. September 1894 ist die Localbahn Bergues-Hazebrouck (36·403 km) nebst der Zweigbahn Rexpoède-Hondschoote (5·225 km) dem Betriebe übergeben worden. An der Hauptlinie liegen die Stationen: Hazebrouck, Wecke Meulen (2·378 km), Haltepunkt, Houdeghem (3·961 km), Saint Sylvestre Cappel (7·540 km), Terdeghem (10·106 km), Steenvoorde (11.834 km), Winnezeele (15·769 km), Herzeele (21·366 km), Bambecque (23·449 km) Rexpoède (28·136 km), Warhem (32·601 km) und Bergues (36·403 km) vorläufiger Haltepunkt. Die Zweigbahn hat nur eine Zwischenstation, nämlich Killem (2·504 km von Rexpoède).

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Triest nach Shanghai und Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 21. October 1894 mit 49 Passagieren und 1547 Gewichtstonnen Ladung nebst 15.227 Stück verschiedenen Holzgattungen von Triest nach Shanghai und Kobe über Venedig abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Venedig 264 Colli Pflaumen, 10 Colli gesalzene Därme, 926 Colli Baumwolle, 148 Colli Spartgras, 10 Colli Häute, 3515 Colli Ricinussamen, 1200 Colli Mirabolanen, 933 Colli Hafer, 138 Colli Cocos; nach Port-Said 300 Colli Mehl, 3 Colli Manufacte, 38 Colli Esswaaren, 1500 Stück ½zöllige Bretter, 323 Stück Balken, 202 Stück kleine Säulen, 2000 Stück Bretter, 420 Stück Leisten, 2620 Stück Halbstaffeln; nach Samarang 80 Colli Mehl, 225 Colli Erdwachs, nach Soerabaya 2 Colli Musikinstrumente, 207 Colli Erdwachs, 6 Colli Manufacte, 9 Colli Metallwaaren; nach Batavia 70 Colli

Erdwachs, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Suez 5 Colli Manufacte, 34 Colli Zucker, 5 Colli Spiritus; nach Gedda 1 Collo Manufacte, 250 Colli Zucker, 75 Colli Zündhölzchen; nach Aden 101 Colli Papier, 10 Colli chemische Producte, 20 Colli Zündhölzchen, 145 Colli Zucker, 13 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Glasperlen, 6 Colli Tabak, 18 Colli Esswaaren, 1000 Stück Bretter; nach Zanzibar 3 Colli Manufacte, 4 Colli Baumwollwaaren, 35 Colli Glasperlen; nach Massaua 18 Colli Tabak, 3 Colli Spiritus; nach Mombassa 6 Colli Gewehre, 17 Colli Patronen; nach Chinde 106 Colli Glasperlen; nach Bombay 488 Colli Papier, 128 Colli Glaswaaren, 10 Colli Hopfen, 41 Colli Holzwaaren, 20 Colli Knöpfe, 3 Colli Musikinstrumente, 152 Colli Manufacte, 261 Colli Farben, 7 Colli Garne, 22 Colli Esswaaren, 80 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Spielwaaren, 80 Colli Spielkarten, 45 Colli Lampenbestandtheile, 98 Colli Baumwollwaaren, 147 Colli Glasperlen, 219 Colli Metallwaaren, 60 Colli Seife, 5 Colli Mützen; nach Kurrachee 6 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 16 Colli Metallwaaren, 4 Colli Manufacte, 103 Colli Hopfen; nach Bagdad 14 Colli Manufacte, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 40 Colli Stahl, 61 Colli Papier, 13 Colli Manufacte, 4 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Glasperlen; nach Bunda-Abbas 4 Colli Porzellan; nach Bushire 200 Colli Zucker; nach Colombo 20 Colli Papier, 114 Colli Zucker, 3 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Garne, 108 Colli Holzwaaren, 4600 Stück Bretter; nach Rangoon 116 Colli Metallwaaren, 63 Colli Garne, 3 Colli Hopfen; nach Tuticorin 1 Collo Manufacte; nach Melbourne 70 Colli Obst, 31 Colli Hanf; nach Madras 55 Colli Papier, 7 Colli Holzwaaren, 7 Colli Glasperlen, 7 Colli Baumwollwaaren, 32 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 275 Colli Papier, 25 Colli Glaswaaren, 31 Colli Knöpfe, 28 Colli Glasperlen, 119 Colli Manufacte, 45 Colli Garne, 42 Colli Hopfen, 37 Colli Metallwaaren, 9 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Farben, 124 Colli Wein, 24 Colli Lampen, 159 Colli Baumwollwaaren; nach Penang 77 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 33 Colli Garne; nach Singapore 171 Colli Papier, 31 Colli Wein, 4 Colli Manufacte, 41 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Mützen, 15 Colli Garne, 5 Colli Holzwaaren, 160 Colli Bier; nach Macassar 32 Colli Garne; nach Bangkok 7 Colli Garne, 10 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 13 Colli Papier, 56 Colli Bier, 190 Colli Stahl; nach Manila 50 Colli Papier, 1 Collo Schuhwaaren, 425 Colli Bier; nach Shanghai 42 Colli Seife, 68 Colli Bier; nach Yokohama 70 Colli Stahl, 54 Colli Insectenpulver. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 820.687 Gulden ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Achsbrüche und Achsanbrüche auf Vereinsbahnen im Jahre 1893.) Für das Jahr 1893 liegen von 85 Verwaltungen Aufschreibungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beoachtung gestandenen Achsen, bezw. über die an letzteren vorgekommenen Brüche und Anbrüche vor. Der Beobachtung unterlagen 1,180.741 Achsen, darunter 926.609 = 78 pCt. aus Stahl und 186.642 = 16 pCt. aus Eisen. Die Anzahl der im Berichtsjahre vorgekommenen Achsbrüche betrug in den Bezirken von 32 Verwaltungen (gegen 29 Verwaltungen im Vorjahre) zusammen 151 (120). Unter den gebrochenen 31 Locomotivachsen befanden sich 23 Treib-, 3 Kuppel- und 5 Laufachsen, während die gebrochenen 53 Tenderachsen sämmtlich Bremsachsen und von den gebrochenen Wagenachsen 40 Bremsachsen waren. Dem Materiale nach bestanden von den gebrochenen 151 Achsen 24 aus Tiegelgussstahl, 27 aus Martinstahl, 21 aus Bessemerstahl, 3 aus Puddelstahl, 18 aus Feinkorneisen, 44 aus Schmiedeisen und 14 aus unbekanntem Material. Das Verhältniss der gebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug bei den Locomotivachsen 0·040 pCt. (gegen 0·022 pCt. im Vorjahre), bei den Tenderachsen 0·089 (0·066) pCt., bei den Wagenachsen 0·0064 (0·0065) pCt., bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0·0177 (0·0090) pCt., Martinstahl 0·0075 (0·0013) pCt., Bessemerstahl 0·0054 (0·0053) pCt., Puddelstahl 0·0071 (0·0136) pCt., Feinkorneisen 0·0207 (0·0187) pCt. und aus Schmiedeisen 0·0440 (0·0468) pCt. Die mittlere Benützungsdauer der gebrochenen Achsen betrug bei den Tiegelgussstahlachsen 18 Jahre (gegen 20 Jahre im Vorjahre), bei den Martinstahlachsen 6 (11) Jahre, bei den Bessemerstahlachsen 16 (18) Jahre, bei den Puddelstahlachsen 24 (21) Jahre, bei den Achsen aus Feinkorneisen 27 (28) Jahre und bei jenen aus Schmiedeisen 23 (29) Jahre. In dem vorliegenden Berichtsjahre waren zu verzeichnen, bezw. wurden entdeckt: a) bei voller Fahrt auf freier Strecke 55 (38) Brüche = 36·4 (31·7) pCt. der Gesammtzahl, b) beim Durchfahren der Bahnhöfe 72 (43) Brüche = 47·7 (35·8) pCt., c) bei der Revision 15 (29 Brüche) = 9·9 (24·2) pCt., d) bei einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung 9 (7) Brüche = 6·0 (5·8) pCt. Von den gebrochenen Achsen befanden sich in Schnell- und Personenzügen 50 = 33·1 pCt. (gegen 24 = 20·0 pCt. im Vorjahre), in gemischten Zügen 4 = 2·6 pCt. (7 = 5·8 pCt.), in Güterzügen 72 = 47·7 pCt. (66 = 55·0 pCt.), in Arbeitszügen 2 = 1·3 pCt. (3 = 2·5 pCt.) und in dem Verschubdienste 1 = 0·7 pCt. (5 = 4·2 pCt.). Die Achsen haben bis zum erfolgten Bruche durchschnittlich Kilometer zurückgelegt: 1. von der Inbetriebnahme an bei den Locomotiven 409.000 (395.000), bei den Tendern 346.000 (547.000) und bei den Wagen 294.000 (351.000); 2. seit der letzten Revision bei den Locomotiven 31.000 (32.000), bei den Tendern 26.000 (43.000) und bei den Wagen 14.600 (19.200). Die durchschnittliche Belastung der gebrochenen Achsen hat betragen: 1. bei normaler Belastung a) bei den Locomotiven 10.820 (11.100) kg, b) bei den Tendern 8490 (8300) kg, c) bei den Wagen 7140 (7120) kg; 2. zur Zeit des Bruches a) bei den Locomotiven 10.820 (10.900) kg, b) bei den Tendern 7750 (7180) kg, c) bei den Wagen 6600 (6610) kg. Von den im Berichtsjahre gebrochenen 151 (120) Achsen wurden die Bruchstellen wie folgt festgestellt: im Achsschenkel 68 = 45·0 pCt. (68 = 56·6 pCt.), in der Nabe 37 = 24·5 pCt. (17 = 14·2 pCt.), dicht an der Nabe 29 = 19·2 pCt. (29 = 24·2 pCt.), im Schafte 16 = 10·6 pCt. (6 = 5·0 pCt.) und an der Kurbel 1 = 0·7 pCt. (—). Die Ursache des Bruches war zurückzuführen in 83 Fällen = 55 pCt. (50 = 41·7 pCt.) auf einen alten Anbruch, in 11 Fällen = 7·2 pCt. (14 = 11·7 pCt.) auf einen Fehler im Material, in 7 Fällen = 4·7 pCt. (10 = 8·3 pCt.) auf Heisslaufen, in 1 Falle = 0·6 pCt. (1 = 0·8 pCt.) auf Einreiben einer Bremsstange, in 3 Fällen = 2 pCt. (1 = 0·8 pCt.) auf einen Zusammenstoss, bezw. eine Entgleisung und in 3 Fällen = 2 pCt. auf Fehler im Geleise. Die Anzahl der im Jahre 1893 in den Bezirken von 21 (22) Verwaltungen zur Aufschreibung gekommenen Achsanbrüche betrug 794 (gegen 1298 im Vorjahre); hierunter 111 (197) an Locomotivachsen, 69 (152) an Tenderachsen und 614 (949) an Wagenachsen. Von den angebrochenen Achsen bestanden 29 (13) aus Tiegelgussstahl, 11 (6) aus Martinstahl, 102 (426) aus Bessemerstahl, 10 (20) aus Puddelstahl, 194 (398) aus Feinkorneisen und 439 (379) aus Schmiedeisen, während von 9 (56) angebrochenen Achsen das Material unbekannt war. Das Verhältniss der angebrochenen Achsen zu der Gesammtzahl der beobachteten Achsen betrug, und zwar bei den Locomotivachsen 0·143 (0·277) pCt., bei den Tenderachsen 0·116 (0·290) pCt. und bei den Wagenachsen 0·059 (0·090) pCt., bezw. zu den beobachteten Achsen aus Tiegelgussstahl 0·022 (0·007) pCt., aus Martinstahl 0·003 (0·002) pCt., aus Bessemerstahl 0·026 (0·119) pCt., aus Puddelstahl 0·023 (0·045) pCt., aus Feinkorneisen 0·223 (0·355) pCt. und aus Schmiedeisen 0·439 (0·447) pCt. Die Anbruchstelle befand sich bei 539 (535) Achsen im Schenkel, 7 (8) Achsen dicht an der Nabe, 210 (272) Achsen in der Nabe selbst, 15 (25) Achsen im Schafte und bei 18 (1) Achsen an der Kurbel. [Ztg. d. V. D. E.-V.]

— (Statistische Nachrichten über die auf den Bahnen des Vereines vorgekommenen Achsbrüche und Achsanbrüche.) Die vorbezeichneten, das Berichtsjahr 1893 umfassenden statistischen Nachrichten sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 30·40 km lange Strecke Triptis—Ziegenrück der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 17. December 1894 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des in den Ruhestand getretenen bisherigen Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, k. k. Hofrathes Emil Janda, den k. k. Statthaltereirath in Prag, Friedrich Stadler von Wolfersgrün, mit der obigen Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr Lemberg-Dresden über Krakau—Breslau—Görlitz.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. Jänner 1895 gelangen nachstehende directe Fahrpreise zur Einführung:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Mark		
Für Personenzüge in beiden Richtungen, zur Fahrt nach Oswięcim oder Szczakowa-Myslowitz giltig:			
Lemberg—Dresden-Altstadt	60.90	43.80	26.90
Lemberg—Dresden-Neustadt	60.70	43.60	26.80
Für alle Züge giltig, nur über Myslowitz-Szczakowa in der Richtung:			
Von Dresden-Altstadt nach Lemberg	70.50	50.10	30.60
Von Dresden-Neustadt nach Lemberg	70.20	49.90	30.50

Die bezüglichen Fahrkarten sind 5 Tage giltig.

Wien, am 28. December 1894. [17]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1, 2 und 3.) Am 1. Jänner traten
Nachtrag X zum Tarifheft 1,
„ X „ „ 2 und
„ XI „ „ 3
in Kraft, die hauptsächlich enthalten:
a) die Kilometerzeiger für die neu einbezogenen Stationen Berbersdorf, Lobstädt, Neundorf i. V., Zabeltitz, Ziegenhain in Sachsen, Zschaitz der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und Kettwig v. d. Brücke des Directionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch);
b) anderweite Kilometerzeiger für die Stationen Blauenthal, Eibenstock, Rautenkranz, Schönheider, Hammer, Wilzschhaus und Wolfsgrün der kgl. Sächsischen Staatsbahnen;
c) Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Biersdorf, Daaden, Eibelshausen, Frohnhausen (Dill) Grünebach, Morsbach b. Wissen, Niederdreisbach, Schutzbach, Strassebersbach, Volperhausen, Wissenbach und Wisserhof, mit Giltigkeit vom 15. Februar 1895.

Sendungen nach und von den unter c) genannten Stationen werden vom 15. Februar an je nach der geographischen Lage in Betzdorf, Dillenburg oder Wissen umkartirt.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Tarifänderungen und Ergänzungen.) Mit Giltigkeit vom 1. d. M. wurde die Station Euskirchen in den Tarif vom 15. April 1893 aufgenommen. Ferner traten Aenderungen in den Bestimmungen über die von der deutschen Levantelinie besorgten Versicherungen und in den Frachtverhältnissen der Artikel: eiserne Splinte, Metallpatronen, Zündhütchen und Zündschnüre ein.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Concessionäre durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden, 8·712 km langen Localbahn von **Göpfritz** nach **Gross-Siegharts** ist die **Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues,** ausschliesslich der Lieferung der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden ö. W. abgerundet:

Für den Unterbau	fl. 49.125
„ „ Oberbau	„ 24.997
„ Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	„ 1.355
„ den Hochbau	„ 30.700
zusammen	fl. 106.177

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, ein Uebersichts-Längenprofil nebst Situationsplanskizze, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der Bauleitung in Gross-Siegharts einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 18. Jänner 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im December 1894.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
49 a	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien Staatsbahnhof, Wien Nordbahnhof (oder vice versa)	Arad	Auflieferung von mindestens 2500 Tonnen. Hievon müssen mindestens 150 Tonnen von Budapest nach Wien aufgeliefert werden. Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg pro Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Im Uebrigen sind die für gewöhnliche Eilgüter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen massgebend	Bis Ende December 1895	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4. Westungar-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 1	628	405	223	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	
					Baja				598	387	211			
					Beregszász				728	435	293			
					Brassó				1088	602	486			
					Budapest keleti pályaudvar				313	180	133			
					Budapest nyugoti pályaudvar				313	180	133			
					Csaba				567	380	187			
					Czegléd				411	266	145			
					Debreczen				598	387	211			
					Eger				502	339	163			
					Eszék				581	405	176			
					Fehértemplom				778	441	337			
					Félegyháza				476	318	158			
					Garam-Berzencze				480	387	93			
					Gyöngyös				450	298	152			
					Gyula-Fehérvár				838	472	366			
					Hodmezö-Vásárhely				588	380	208			
					Jászberény				437	287	150			
					Kalocsa				489	329	160			
					Karánsebes				778	441	337			
					Kassa				648	405	243			
					Kecskemét				450	298	152			
					Kis-Varda				688	411	277			
					Kolozsvár				768	441	327			
					Losoncz				528	360	168			
					Lugos				738	441	297			
					Marmaros-Sziget				818	461	357			
					Maros-Vásárhely				898	503	395			
					Medgyes				918	513	405			
					Mezötur				502	340	162			
					Miskolcz				554	380	174			
					Munkács				728	435	293			
					Nagy-Károly				668	405	263			
					Nagy-Kikinda				618	401	217			
					Nagy-Körös				424	277	147			
					Nagy-Szeben				958	534	424			
					Nagyvárad				618	401	217			
					Nyiregyháza				648	405	243			
					Oravicza				808	456	352			
					Orosháza				608	394	214			
					Pécs				473	401	72			
					Puszta-Teuyö				463	308	155			
					Salgó-Tarján				476	318	158			
					Sátoralja-Ujhely				638	405	233			
					Segesvár				958	534	424			
					Szabadka				541	370	171			
					Szatmár				698	417	281			
					Szeged				554	380	174			
					Szegsárd				512	361	151			
					Szolnok szemely p. u.				437	287	150			
					Temesvár-Gyárváros				678	405	273			
					Temesvár-Józsefváros				678	405	273			
					Ujvidék				648	405	243			
					Ungvár				708	423	285			
					Versecz				748	441	307			
					Vukovár				646	405	241			
					Zimony (Zemun)				718	429	289			
					Zombor				598	387	211			

Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék und Pécs andererseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Das Auf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen und die Bahnanstalt haftet bei diesen Sendungen weder für die in Folge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens. Als Sicherstellung für die Erfüllung der Verpflichtungen ist eine Caution von 25.000 (fünfundzwanzigtausend) Gulden öst. Währ. zu erlegen, wogegen die Partei für den Fall, als die Auflieferung des pro rata temporis entfallenden Theiles des ausbedungenen Minimalquantums nachgewiesen wird, die vierteljährige Liquidatiou in Anspruch uchmou und die Sendungen in Wien auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmszeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Stunde aufgeben kanu. Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationeu in Wien aufzugebeudeu Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestiumte Weise nach Routen getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg) a)	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg) b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
50	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juli 1895	Localtarife, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Kreuzer		Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende October 1895	
										a)	b)				
				Aužic	Aussig (Oe.N.W.B.) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					37	37				
				Čakovic						48	48				
				Liblic-Bišic						—	45				
				Měšic						45	45				
				Neratovic						41	41				
				Satalic						49	49				
				Visočan (B.N.B.)						—	49				
				Zákolan	Aussig (St.E.G.)					30	33				
				Wien (K.F.N.B)						102	102				
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	Aussig (Oe.N.W.B.)					113	113				
				Angern	a) Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)					102	102				
				Dürnkrut						102	102				
				Freiheitau						94	94				
				Göding						109	109				
				Kostel						102	102				
				Saitz						102	102				
				Stauding						102	102				
				Hennersdorf						95	95				
				Skrochowitz-Braunsdorf						84	84				
				Ouřinowes						39	42				
										a)	b)				
				Čelakovic	a) Aussig (Oe.N.W.B.) b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					—	51				
				Černožic						—	80				
				Chlumec						—	70				
				Chrast						—	92				
				Chrudim						—	86				
				Dobřenitz-Sirowatka						—	75				
				Königgrätz						—	79				
				Libic						—	61				
				Libňowes						—	64				
				Lissa						—	51				
				Melnik						—	35				
				Neubidschow						—	73				
				Nimbnrg (Oe.N.W.B.)						—	54				
				Obora						—	73				
				Poděbrad						—	59				
				Předměřitz						—	80				
				Smidar						—	75				
				Smiřitz						—	80				
				Wegstädtl						—	29				
				Wien (Oe.N.W.B.)						102	102				
				Wostroměř						70	70				
				Žiželitz						—	68				
				Austerlitz	Aussig (St.E.G.), Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					97					
				Bisenz Stadt						113					
				Bntschowitz						101					
				Kanitz-Eibenschitz						97					
				Kralup (St.E.G.)						30					
				Littau						88					
				Schlappanitz						92					
				Svoleňoves (St.E.G.)						30					
				Tischnowitz						100					
				Welwarn						39					
				Wien (St.E.G.)						102					

Spalte	51
Fortlaufende Nr.	51
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	Königl. ungar. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Vinkovcze-Brčkaer Localbahn und k. und k. Bosna-Bahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von / nach	In den umstehenden Relationen
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Bei Auflieferung von 25000 t während der Dauer der Begünstigung.** (Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens 1500 t nach Fiume und Triest zu befördern.) Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vor dem factischen Beginne des Transportes diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzuzeigen und gleichzeitig eine Caution von fl. 10000 ö. W. in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzuge von 10% gerechnet, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welche bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der kgl. ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verband; Westungar.-Oesterr. Verband; Ungar.-Adriatischer Eisenbahn-Verband; Ungar.-Bosnischer und Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr; directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Die in der umstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Die in der umstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Die in der umstehenden Tabelle enthaltenen Nachlässe
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeber lauten und längstens bis Ende Mai 1896 der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fövarosi-közraktarak oder in Sissek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. pro 100 kg herabgesetzt. Für in Fiume anlangende und in den Eisenbahn-Magazinen untergebrachte Sendungen wird bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für Sendungen in Budapest-Jozsefváros und in Fiume für 50 Wagenladungen übersteigende Sendungen eine 21tägige, und in Budapest-dunaparti t. p. u. eine 8tägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer 8tägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann. *)

*) Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe sowohl in Budapest als auch in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·4 kr. berechnet. Die Kartirungssätze für Fiume und Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, entsprechen den im Ungar.-Adriatischen Verbandstarife enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Von	Nach Budapest-dunaparti t. p. u. Budapest-Fövarosi-közraktarak Budapest-Jozsefváros			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)			Fiume			Triest			Bemerkung
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	
	Centimes pro 100 kg												
Belgrad loco	153	135	18	257	239	18	278	252	26	294	268	26	
„ transit	148	130	18	252	234	18	273	247	26	289	263	26	
	Kreuzer pro 100 kg												
Zimony	75	65	10	130	120	10	128·5	118	10·5	151·5	132	19·5	Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti-p. u. werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti-t. p. u. um 5 kr. pro 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Gunja, Brčka, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod, Strizivojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit
Mitrovicz loco	96	86	10	151	141	10	141·5	124	17·5	164·5	132	32·5	
Mitrovicz-Szavapart loco	96	86	10	151	141	10	141·5	124	17·5	164·5	132	32·5	
„ „ transit	—	—	—	—	—	—	141·5	116	25·5	164·5	124	40·5	
Gunja	100	90	10	155	145	10	158·5	122	36·5	181·5	129	52·5	
Brčka	100	90	10	155	145	10	164·5	122	42·5	187·5	129	58·5	
Brod	100	90	10	155	145	10	119	103	16	137	113	24	
Andrievci	100	90	10	155	145	10	122	98	24	143	114	29	
Garcin	100	90	10	155	145	10	120·5	98	22·5	140	114	26	
Bosna-Brod	100	90	10	155	145	10	119	104	15	140	114	26	
Strizivojna-Vrpolje	99	89	10	154	144	10	123·5	99	24·5	146	115	31	
Eszék	75	65	10	130	120	10	135	113	22	158	125	33	
Vukovár	75	65	10	130	120	10	131·5	104	27·5	154·5	120	34·5	
Samac	100	90	10	155	145	10	127	111	16	150	120	30	
Bršadin	86	76	10	141	131	10	—	—	—	—	—	—	
Vinkovce	86	76	10	141	131	10	128·5	104	24·5	151·5	120	31·5	
Ivankovo	89	79	10	144	134	10	127	104	23	150	120	30	
Mikanovci	92	82	10	147	137	10	125·5	104	21·5	148·5	120	28·5	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
52	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gunja, Brčka Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Samac Strizivojna-Vrpolje Vinkovci Vukovár Zimony	Nach dem westlichen Auslande (Schweiz, Frankreich, ferner das durch die Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen und Süddeutschen, resp. den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifen, begrenzte Gebiet)	**Bei Auflieferung von 3000 t während der Dauer der Begünstigung** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben. Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen, Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat vor dem factischen Beginne der Transporte diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzuzeigen und gleichzeitig ein Reugeld von fl. 2500 in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzuge von 10 % berechnet, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatsbahnen zu erlegen	Bis Ende December 1895	Die neben angeführten, gegenwärtig giltigen, resp. noch zur Ausgabe gelangenden Verbandstarife, in Ermangelung derselben die Umkartirungssätze		10 Centimes, resp. 8 Markpfennige	20 Centimes, resp. 16 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1896 der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3000 t werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das sub Post Nr. 51 des gegenwärtigen Verordnungs-Blattes für Fiume und Triest bedungene Quantum verfrachtet werden. Bei in Budapest-fövarosi-közraktarak und in Sissek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. pro 100 kg reducirt. In das bedungene Minimalquantum werden Sendungen nach dem durch den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif begrenzten Gebiete n i c h t eingerechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
53	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Rossitz (Oe.N.W.B.)	Budapest- nyugoti pályaudvár Lipótváros Józsefváros dunaparti teher pályaudvar fővárosi Közraktárak Kelenföld Südbahnhof loco Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. November 1893	236 kr.	137·6 kr.	98·4 kr.	Im Kartirungswege		
54	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohöl in Reservoirwagen	Diversen Stationen via Wiener Verbindungsbahn	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893		Waaggebühr in Wien (St.E.G.) 60 kr. pro Reservoirwagen		Im Kartirungswege		Verwiegung auf der Geleise-Brückenwaage am Bahnhofe in Wien (St.E.G.) über Auftrag der k. k. Zollbehörde
55	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn	Altkladno	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	79·2 kr.	77·2 kr.	2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
56	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes III, des Ausnahmetarifes 5 im Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890, und des Ausnahmetarifes 3 im Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1892	Hronov Nachod Neustadt a. M. Opočno	Preuss.-schlesischen Stationen zwischen Halbstadt und Breslau (incl.), Königszelt und Liegnitz, sowie Stationen zwischen Hirschberg und Neurode	Aufrechthaltung der für den Specialtarif III und die Ausnahmetarife 3 und 5 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandstarif	Verschieden	Verschieden	kr. 1 2 2 2	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend, vorzulegen längstens bis 31. März 1896	
57	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Coaks	Bubna (Bahnhof der St.E.G.)	Prag Hrabovka transit	Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	6·7 kr.	5·7 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
58	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Eilgüter, gewöhnliche, bei Angabe in beliebigen Mengen	Wien (Oe.N.W.B.)	Iglau Chrudim Sedletz-Kuttenberg Startsch-Trebitsch Deutschbrod Časlau Neubidschow und vice versa	*)	Bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	kr. 240 547 551 307 426 533 615	kr. 180 267 266 147 204 252 308	kr. 60 280 285 160 222 281 307	Im Kartirungswege		Wägegeld gelangt nicht zur Einhebung
59	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, Paraffin und Paraffin-Schuppen	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszow und umgekehrt	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbe-Umschlagstarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	341 Pfennige 289 Pfennige 294 Pfennige	218 Pfennige 166*) Pfennige 171*) Pfennige	123 Pfennige 123 Pfennige 123 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum. bezw. ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe von, resp. nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz
60	**Oesterr. Nordwestbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle	Brüx A.T.E. und k. k. St.B. Dux und Dux-Ladowitz Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Kuttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Ullersdorf Wohontsch Bilin	Neubidschow	**10000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis Ende December 1895	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. März 1894 sammt Nachträgen I und II	in Kronen pro 10000 kg 85·0 85·0 85·0 81·8 83·2 81·0 85·0 85·0 85·0 80·6 85·0 85·0 85 0	82·8 80·8 83·8 74·8 76·2 74·0 80·8 78·4 83·4 73·6 80·0 80·0 81·6	2·2 4·2 1·2 7·0 7·0 7·0 4·2 6·6 1·6 7·0 5·0 5·0 3·4	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als alleinigen Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt spätestens bis Ende Februar 1896	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer die officiellen Tarifsätze ermässigen sollten, reduciren sich in gleichem Ausmasse die zugestandenen Nachlässe

*) Die vorstehende Publication bildet eine Ergänzung des im Verordgs.-Blatte Nr. 148 ex 1894, sub Post Nr. 2754, publicirten Zugeständnisses für den gleichen Artikel; dieselbe kann daher nur unter Einhaltung der in der genannten Publication enthaltenen besonderen Bedingungen (Minimalquantum und Cautionserlag) in Anspruch genommen werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
61	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelkiese, abgeröstet etc., zum Hochofenbetriebe, des Ausnahmetarifes Nr. 39-F	Budweis k.k.Oe.St.B.		Unter Einhaltung der für Güter des Ausnahmetarifes Nr. 39-F bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark		Im Kartirungswege		
					Beuthen O.S.E.					1·24				
					Bobrek					1·24				
					Borsigwerk					1·24				
					Gleiwitz					1·22				
					Königshütte					1·22				
					Koschentin					1·28				
					Laurahütte					1·22				
					Ludwigsglück					1·23				
					Morgenroth					1·23				
					Schwientochlowitz					1·22				
					Tarnowitz					1·26				
					Tworog					1·25				
					Zabrze					1·23				
				Schlau k.k.Oe.St.B.	Beuthen O.S.E.					1·08				
					Bobrek					1·08				
					Borsigwerk					1·07				
					Gleiwitz					1·06				
					Königshütte					1·09				
					Koschentin					1·07				
					Laurahütte					1·10				
					Ludwigsglück					1·08				
					Morgenroth					1·09				
					Schwientochlowitz					1·09				
					Tarnowitz					1·07				
					Tworog					1·05				
					Zabrze					1·08				
				Kasniau k.k.Oe.St.B.	Beuthen O.S.E.					1·15				
					Bobrek					1·15				
					Borsigwerk					1·14				
					Gleiwitz					1·13				
					Königshütte					1·16				
					Koschentin					1·13				
					Laurahütte					1·17				
					Ludwigsglück					1·15				
					Morgenroth					1·16				
					Schwientochlowitz					1·16				
					Tarnowitz					1·14				
					Tworog					1·12				
					Zabrze					1·15				
				Stupno-Braš k.k.Oe.St.B.	Beuthen O.S.E.					1·17				
					Bobrek					1·17				
					Borsigwerk					1·16				
					Gleiwitz					1·14				
					Königshütte					1·18				
					Koschentin					1·18				
					Laurahütte					1·19				
					Ludwigsglück					1·16				
					Morgenroth					1·17				
					Schwientochlowitz					1·17				
					Tarnowitz					1·16				
					Tworog					1·14				
					Zabrze					1·16				
62	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken etc. (zum Hochofenbetriebe) des Ausnahmetarifes Nr. 39-G	Josefhütte (k.k.Oe.St.B.)		Unter Aufrechthaltung der für Ausnahmetarif Nr. 39-G giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark		Im Kartirungswege		
					Beuthen O.S.E.					1·25				
					Bobrek					1·24				
					Borsigwerk					1·24				
					Gleiwitz					1·20				
					Königshütte O.S.					1·24				
					Koschentin					1·23				
					Laurahütte					1·27				
					Ludwigsglück					1·22				
					Morgenroth					1·23				
					Schwientochlowitz					1·23				
					Tarnowitz					1·24				
					Tworog					1·22				
					Zabrze					1·22				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
63	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Pferde, bei frachtgutmässiger Beförderung	Wien { K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.B., Tetschen B.N.B. und Oe.N.W.B. transit	Unter Einhaltung der im Tarifheil I für Oesterreich-Ungarn enthaltenen gemeinsamen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Local-, bezw. Verbandstarife		546 Kreuzer pro m²		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Absenders lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	Transporte müssen für das Ausland bestimmt sein
64	**Oesterr. Nordwestbahn**	Reichenau a. K.-Sollnitzer Localbahn	Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle, Rübenpresslinge, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Adlerkosteletz	Reichenau a. K. Sollnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	kr. 10·5 14·5	kr. 8·9 12·3	kr. 1·6 2·2	Im Kartirungswege		
65	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Bielitz	Grund-Georgenthal Hainspach-Wölmsdorf Kreibitz-Teichstatt Reichenberg Rumburg Schluckenau Schönlinde Warnsdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Tarif, Theil II, Heft 2, für den Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze kr. 148 Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 119·4 124·2 118·4 108·6 120·6 122·6 119·4 120·6	kr. 39·4	Im Kartirungswege		
66	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Pöstyén	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	122 Heller	110 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
67	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pivnica	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	136	115	21	Im Kartirungswege		
				Gyulaves					145	119	26			
				Bastaji					156	124	32			
				Daruvár					167	130	37			
				Pakráč-Lipik					190	139	51			
				Sladojevce					137	118	19			
				Slatina					143	118	25			
				Koncanica-Zdenci					170	130	40			
				Pivnica	Mürzzuschlag				144	124	20			
				Gyulaves					153	127	26			
				Bastaji					164	132	32			
				Daruvár					175	138	37			
				Pakráč-Lipik					198	147	51			
				Sladojevce					145	126	19			
				Slatina					151	126	25			
				Koncanica-Zdenci					178	138	40			
				Pivnica	Leoben				138	115	23			
				Gyulaves					147	119	28			
				Bastaji					158	124	34			
				Daruvár					169	130	39			
				Pakráč-Lipik					192	139	53			
				Sladojevce					139	118	21			
				Slatina					145	118	27			
				Koncanica-Zdenci					172	130	42			
				Pivnica	Prevali				126	100	26			
				Gyulaves					135	104	31			
				Bastaji					146	109	37			
				Daruvár					157	115	42			
				Pakráč-Lipic					180	123	57			
				Sladojevce					127	102	25			
				Slatina					133	102	31			
				Koncanica-Zdenci					160	113	47			
				Pivnica	Wien (Matzleinsdorf) und den vor Wien gelegenen Südbahn-Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; Bezüglich des Auf- u. Abladens der Sendungen gelten die normalen Tarifbestimmungen			Verschieden	114	Verschieden			
				Gyulaves						118				
				Bastaji						123				
				Daruvár						129				
				Pakráč-Lipik						137				
				Sladojevce						115				
				Slatina						116				
				Koncanica-Zdenci						129 incl. ungar. Steuer				
										Heller				
68	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	1. Rothbuchenholz, als: Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Fassdauben. 2. für Rundhölzer aller Art	Teresovac-Suhopolje	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen; Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	124	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Pivnica						136				
				Gyulaves						140				
				Cabuna						132				
				Sladojevce						137				
				Slatina						138				
				Bastaji						145				
				Daruvár						151				
				Sirac						152				
				Pakráč-Lipik						160				
				Koncanica-Zdenci						151				
				Supljalipa						150 incl. ungar. Steuer				
									Heller	Heller	Heller			
69	Südbahn-Gesellschaft		Thoneisensteine (Bauxit)	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	150	138	12	Im Kartirungswege		
									bezw. incl. ung. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
70	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	Triest und Fiume	Bamberg Bayreuth Erlangen Fürth Hof B.St.B. Kulmbach Markt Redwitz Schweinfurt Stadt Seussen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Vom 15. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr vom 1. December 1888	37·55 32·23 37·71 36·87 31·33 34·07 29·48 40·63 29·09 Francs pro Tonne = 1000 kg	32·49 27·17 32·65 31·81 26·27 29·01 24·42 35·57 24·03	5·06 5·06 5·06 5·06 5·06 5·06 5·06 5·06 5·06	Im Kartirungswege		
71	Südbahn-Gesellschaft		Roheisen	Triest S.B., Triest Freihafen S.B. und Fiume	Wien-Matzleinsdorf	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Sendungen müssen von England proveniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. November 1884	85 kr. = 170 h	157 h	13 h	Im Kartirungswege		
72	Böhm. Nordbahn		Schotter	Neratovic*)	Chrasterhof	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen an die Länderbank oder deren Industrialien. Auf- und Abladen durch die Partei. Lagerung ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localgütertarif	10 kr.	9 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		*) Solange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese Haltestelle giltig
73	Böhm. Nordbahn	Süduorddeutschen Verbindungsbahn	Kapselscherben	Tannwald	Bodenbach B.N.B.	Mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif		33 kr.		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. ist in diesem Satze bereits enthalten
74	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Güter des Specialtarifes 1 der Güterclassification des österr.-ungar. Tariftheiles I	Nowosielitza (österr. Stbhf.) transit (aus Russland)	Budapest dunap. t. p. u. " Ferenczváros " Józsefváros " föv. közrakt.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief u. Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russisch. Grenzverkehr	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	337 Heller		Im Kartirungswege		
75	K.k.St.B.		Bei Transporten von Emballagen, gebrauchten, der Position E—19 und Holzkohlensäcken, leeren, gebrauchten, aus der Position S—11 der Güterclassification des gemeinsamen Tariftheiles I, ferner von Fässern von Holz, neuen, leeren (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche), wenn diese Güter im Gewichte von weniger als 5000 kg zur Aufgabe gelangen, wird bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege auf allen in den Abschnitten A und B des Heftes 1 und des Abschnittes A des Heftes 2 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II genannten Linien das Auf- und Abladen durch Bahnorgane ohne Anrechnung einer Auf-, bezw. Abladegebühr besorgt.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
76	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Steine der Pos. 8—59, der Classe C aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Stěkna	Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen das Ladegewicht des ver- -wendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	59 kr. 42 kr.	53 kr. 39 kr.	6 kr. 3 kr.	Im Kartirungswege		
77	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Nepolokoutz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2496, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 54 ex 1894, Seite 975, Post 372	73·3 kr.	72·1 kr.	1·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt

Druckfehler-Berichtigungen. Buschtěhrader Eisenbahn. Im Verordnungs-Blatte vom 22. December 1894 Nr. 147 soll es unter fortl. Nr. 2654 anstatt Kunowa richtig **Kounowa**; unter fortl. Nr. 2656 in der Rubrik „Nachlass“ anstatt 4 4 richtig 4·4; unter fortl. Nr. 2658 in der Rubrik „Nachlass“ anstatt 8 9 richtig 8·9; unter fortl. Nr. 2660 in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz“ anstatt 32 84 richtig 32·84 und schliesslich unter fortl. Nr. 2661 bei Rakonitz anstatt B.C.B. richtig B.E.B. lauten.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten **Dienstposten,** welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1895 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge				Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich		Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
		Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld		eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen		
20 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1895
20 provisorische Weichenwächter		—	—	Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
30 Magazins- und 5 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—		1 fl., resp. 1 fl. 10 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
20 provisorische Bahnwächter		—	—		80 kr.	Die deutsche Sprache und die böhmische oder polnische Sprache in Wort und Schrift. Kenntniss des Oberbaues und Legen desselben	circa 6 Monate	Aus der Dienstinstruction für Bahnwächter und den Vorschriften für Signalisirung		
2 provisorische Kanzleidiener		—	—		1 fl. bis 1 fl. 30 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift und Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate	—		
3 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—		1 fl. 50 kr.	Unterrealschule, Untergymnasium oder Unterofficiersschule einer technischen Truppe. Ausserdem eine einschlägige Profession (als: Maurer, Zimmermann, Tischler, Schmied oder Schlosser)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. — Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug. — Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. — Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl; „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 8. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 3. Jänner 1895, Z. 71.438 ex 1894, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 16. December 1894 ist vom k. k. Handelsministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugegangen, dass die unter A. 5 u. 12 in der (bisherigen) Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnen aufgeführten Unternehmungen der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn mit dem 1. Jänner 1895 in das Eigenthum des Staates übergehen und ihre Betriebsführung der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zufalle — und ferner, dass seit der letzten Neuanmeldung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894) die im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen stehende Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka und die durch die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn betriebene Theilstrecke Wiesenthal a. N.—Tannwald mit dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf der Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald eröffnet worden sind. Beide Strecken werden dem internationalen Uebereinkommen mit dem Beifügen unterstellt, dass auf der Bahnlinie Stanislau—Woronienka vorläufig nur die Stationen der Theilstrecke Stanislau—Mikuliczyn für den Güterverkehr eröffnet wurden und daher derzeit auch nur diese Theilstrecke in den internationalen Eisenbahn-Transportdienst thatsächlich eintritt.

Hievon hat das genannte Centralamt den vertragschliessenden Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, und resp. Art. 58 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Mittheilung gemacht. In Folge des Ueberganges der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn in den Betrieb der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen sind die Nummern 5 und 12 in der Liste zu streichen. Eine Aenderung wegen der neu angemeldeten Linien findet dagegen nicht statt, nachdem diese solchen Betriebsnetzen angehören, welche in der Liste bereits enthalten sind (Nr. 1 und 17). Der wirkliche Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst ist daher vom Tage der Eröffnung derselben für den Güterverkehr an zu rechnen.

Wien, am 3. Jänner 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 3. Jänner 1895, Z. 71.240 ex 1894, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 18. December 1894 ist von dem kgl. Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht worden, in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen auch die vor Kurzem eröffneten Linien

Nasic—Uj-Kapela-Batrina und
Plcternica—Pozsega
der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Slavonischen Localbahn aufzunehmen.

Dem Ersuchen gemäss ist vom genannten Centralamte die entsprechende Vormerkung vollzogen worden. Eine Aenderung in der Liste ist nicht erforderlich, da die Slavonische Localbahn in derselben unter lit. tt der Ungarischen Staatsbahnen bereits eingetragen ist. Aus demselben Grunde ist der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnstrecken in den internationalen Transportdienst auf den Tag der Eröffnung derselben für den Güterverkehr zurückzuverlegen.

Den vertragschliessenden Staaten hat das Centralamt hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Kenntniss gegeben.

Wien, am 3. Jänner 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 3. Jänner 1895, Z. 71.455 ex 1394, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 24. December 1894 hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centratamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachfolgenden, im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahnen den Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, zutreten, nämlich:

1. Localbahn Beszterczebánya—Zólyom-Brezó.
2. „ Piski—Vajda-Hunyad.
3. „ Petrosény-Livazény-Lupény.
4. „ Kaposvár-Mocsolád.
5. „ Nagy-Szeben—Nagy-Disznód.
6. „ Körös-Belovár.
7. „ im Zsitvathale, und
8. die Linien der Szepsi-Meczenséf und Pocskai-Lucziabánya der Kassa-Tornaer Localbahn.

Dem mit der erwähnten Mittheilung verbundenen Ersuchen gemäss sind die unter Ziffer 1—7 genannten Localbahnen in die Liste derjenigen Eisenbahnen neu eingereiht worden, welche von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen betrieben werden; die beiden Linien unter Z. 8 machen eine Aenderung in der Liste nicht erforderlich, da die Localbahn Kassa-Torna unter Ziffer 1, lit. cc der Eisenbahnen Ungarns bereits eingetragen ist.

Das genannte Centralamt hat den Staaten, welche am internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betheiligt sind, gemäss Art. 57 des Uebereinkommens hievon Kenntniss gegeben. Da die neuen Linien solchen Betriebsnetzen angehören, auf welche das Uebereinkommen bereits Anwendung findet, so unterliegt der wirkliche Eintritt derselben in den internationalen Transportdienst keinem weiteren Verzug.

Wien, am 3. Jänner 1895.

Ueber die Umwandlung von Seewasser in Trinkwasser.

An Versuchen, das Seewasser geniessbar zu machen, hat es nie gefehlt; doch war bisher die einzige Möglichkeit des Trinkbarwerdens des Seewassers nur durch Destillation erreichbar. Dass diese Methode zeitraubend und kostspielig ist, ist Jedem bekannt, der die Destillir-anlagen auf Schiffen kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Forstingenieur Pfister hat nunmehr das Problem in einfacher Weise gelöst, indem er mit Hilfe seines in Oesterreich-Ungarn, Frankreich, England, Deutschland und Italien zum Patent angemeldeten einfachen Apparates in kurzer Zeit 10 l salzfreies, trinkbares, dem Seewasser — aus dem es erzeugt wurde — gleich temperirtes Süsswasser herstellte. Das erhaltene Getränk ist an Geschmack dem Brunnenwasser sehr ähnlich und trotz der beigemengten organischen Substanzen angenehm und erfrischend. Dasselbe ist weder gesundheitsschädlich, noch dem Wohlbefinden abträglich.

Der patentirte Apparat des Forstingenieurs Josef Pfister besteht aus einer Saug- und Druckpumpe, welche mit einem Windkessel in Verbindung steht, der einen Manometer und einen Ablasshahn besitzt. Der Windkessel hat ein mit einem Einweghahn versehenes Abgangsrohr, auf welches ein auf 15 Atmosphären geprüfter Kautschukschlauch angesetzt und mit Draht abgebunden ist. Der Kautschukschlauch selbst ist mit seinem unteren Ende auf dem durchbohrten Stollen einer Filterkopfplatte aufgeschoben und mittelst Draht wasserdicht abgebunden. Die Filterkopfplatte hat an ihrer Peripherie drei Einschnitte, durch welche die an den Filter mit Holzschrauben befestigten Eisenspangen gesteckt sind, deren Flügelmuttern ein festes Anpressen der Filterkopfplatten an den Filter ermöglichen, welcher vorläufig aus einem 4·5 m langen Baumstamme von 16—12 cm Durchmesser besteht, der unbearbeitet auf zwei Böcke gelegt wird. Die Abdichtung der Filterkopfplatte stellt ein Kutschukring her, der zwischen Filter und Platte eingelegt wird.

Wenn der vorbeschriebene Apparat zusammengestellt und die Filterkopfplatte fest an den Baumstamm gepresst ist, so wird mit dem Durchpressen des Seewassers, und zwar nur in der Längsrichtung der Fasern, begonnen. Der Druck im Windkessel schwankte während der beim k. u. k. Reichs-Kriegsministerium (Marinesection) durchgeführten Versuche zwischen 1·5 bis 2·5 Atmosphären. Vom Beginne des Durchpressens bis zur Ge-

winnung des ersten trinkbaren Wassers, das zuerst tropfenweise, später in leichtem, continuirlichem Sprudel aus dem Fussende des Stammes quoll, verflossen 55 Secunden bis $3^1/_2$ Minuten. Die Salzreduction, bezw. die Salzresorption scheint auf der Thätigkeit der Pflanzenzellen zu basiren und nur bis zu einem gewissen Grade möglich zu sein, da ein Fortschreiten des salzführenden, also nicht reducirten Seewassers in der Längsrichtung des Stammes durch Anbohren constatirt wurde. Ob eine Entsalzung des bereits als Filter verwendeten, daher mit Salz imprägnirten Holzes möglich sein wird oder ob zur Trinkwassererzeugung stets neue Holzfilter genommen werden müssen, wird sich aus den weiteren, im Zuge befindlichen Versuchen ergeben. Die Quantität des gewonnenen Wassers steht vorläufig noch in starkem Missverhältnisse zu dem grossen Apparate; doch ist dies dem Umstande zuzuschreiben, dass die in Rede stehende Art der Trinkwassererzeugung sich noch im Versuchsstadium befindet, und dass noch nicht alle Holzgattungen auf ihre Salzresorption, respective Salzreduction geprüft wurden.

Der Kern des Stammes soll grossen Einfluss auf die Salzdurchlässigkeit nehmen, indem derselbe — speciell bei kurzen und frischen Hölzern — kein Salz absorbirt, sondern das Seewasser als solches, d. i. salzhältig, durchlässt. Es is daher nicht ausgeschlossen, dass die geringen Salzverunreinigungen bei den Versuchen auf diesen Umstand zurückzuführen sind. Forstingenieur Pfister beabsichtigt, einen Filter zu construiren, bei welchem der Kern des Stammes eliminirt wird, indem er den Stamm viertheilt und die so gewonnenen Stücke einzeln mit Kautschuk umkleidet als Filter verwendet.

Bei dem ersten Versuche wurde ein 16—12 cm im Durchmesser haltender, 4·5 m langer, vor 4 Tagen gefällter, also noch frischer Weissbuchenstamm als Versuchsobject gewählt. Der Druck im Windkessel betrug 2·5 Atmosphären, der Salzgehalt des verwendeten Seewassers 24 bei 19° C. Vom Beginne des Durchpressens bis zum Erhalt des ersten trinkbaren Wassers verflossen 55 Secunden. Das erhaltene Wasser wies 0 Salzgehalt auf und hatte die gleiche Temperatur (19° C.) wie das verwendete Seewasser, einen guten Geschmack, etwa wie Brunnenwasser; nur war in Folge der aus den Gefässen mitgenommenen organischen Substanzen die Farbe gelblich, opalisirend.

Die Entfernung der organischen Substanzen will Pfister durch ein Filter, eventuell Berkefeld-Filter, bewerkstelligen.

Was die Menge des gelieferten trinkbaren Wassers anbelangt, so wurden in zwei Stunden 40 l Wasser, hievon jedoch nur die ersten 10 l ohne jedweden Salzgehalt, der 10.—20. l mit einem Salzgehalt von 2·5—10 und der 40. l mit dem Gehalte von 20 gewonnen. Die verhältnissmässig geringe Menge des gewonnenen trinkbaren Wassers soll, wie der Erfinder angab, auf das frische und daher leicht durchlässige Holz zurückzuführen sein.

Das am zweiten Versuchstage verwendete Holz war ein Rothbuchenstamm von 16—12 cm Durchmesser bei 4·5 m Länge; das verwendete Seewasser hatte einen Salzgehalt von 26 bei der Temperatur von 23° C. Der Druck im Windkessel betrug 2·5 Atmosphären. Vom Beginne des Durchpressens bis zur Abgabe von trinkbarem Wasser verflossen $3^1/_2$ Minuten. Für die Gewinnung eines Liters wurden 8 Minuten beansprucht. Das Wasser hatte bis zum 10. l. keinen Salzgesalt, war rein, farblos (nicht opalisirend), von gutem, anfangs holzigem, später aber reinem Brunnenwasser sehr ähnlichen Geschmacke. Der 10.—20. l wies einen Salzgehalt von 2—5 auf.

Die Versuche mit dieser Holzart wurden nun unterbrochen und als zweites Versuchsobject ein 16—12 cm im Durchmesser haltender Zitterpappelstamm (Espe) in Angriff genommen. Der Salzgehalt des Seewassers war 26 bei 23° C., der Druck im Windkessel 1·5 Atmosphären. Eine Minute nach Beginn des Durchpressens wurde bereits trinkbares Wasser ohne jedweden Salzgehalt oder Beigeschmack erhalten. In dem Zeitraume von 8 Minuten wurden 5 l, in 15 Minuten 10 l salzfreies, trinkbares Wasser gewonnen. Der 10.—20. l enthielt 2·5 an Salzgehalt.

Wenn auch dermalen die Grösse des in Verwendung stehenden Apparates zur gelieferten Trinkwassermenge in starkem Missverhältnisse steht, ist dennoch zu erwarten, dass auch das Problem der Quantitätserzeugung einer befriedigenden Lösung entgegengeführt werden wird.

Ausser dem geschilderten Apparate hat Ingenieur Pflister noch einen zweiten kleineren, selbsthätigen Trinkwassererzeuger hergestellt. Dieser Apparat ist folgendermassen construirt. Ein Gusseisencylinder trägt an seiner Achse ein Rohr, das durch einen Einweghahn absperrbar ist. An das Rohr wird ein Kautschukschlauch, der mit Hanfleinen umwickelt ist, fest aufgesteckt und mit Draht umwunden. In das untere, offene Ende des Cylinders wird ein als Filter dienendes Holzstück wasserdicht eingeschraubt. Der Apparat wird, nachdem zuvor der Hahn geöffnet wurde, an dem Kautschukschlauche hängend, in 5—10 m Wassertiefe versenkt. Der Wasserdruck treibt das Seewasser, welches im Holzfilter seines Salzgehaltes entledigt wird, in den Gusseisencylinder, aus dem die Luft durch den offenen Hahn und den Kautschukschlauch, der bis an die Wasseroberfläche reichen muss, entweicht. Im Gusseisencylinder sammelt sich oberhalb des Filterholzes das trinkbare Wasser an; dasselbe wird, nachdem der Apparat aus dem Wasser gehoben und der Kautschukschlauch entfernt wurde, durch den Rohrstutzen in ein anderes Gefäss gegossen. In 5 Minuten sollen in einer Tiefe von 10 m beiläufig 0·5—1 l trinkbares Wasser erhalten werden.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Przeworsk-Bachórz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 27. December 1894 die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von Andreas Fürst Lubomirski vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Przeworsk der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nach Bachórz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 54.971.]

Projectirte Localbahn Auspitz-Göding. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherrn von Offermann, Commercialrath in Brünn, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Auspitz nach Göding die Trassenrevision auf den 7. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Alois Jelinek betraut. [H.-M.-Z. 70.411.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Verladeplatz in Saaz.) In Folge Raummangels wurde der Verladeplatz in der Station Saaz vergrössert.

[15. December 1894, Z. 68.256.]

— (Privatwirthschaftsgebäude in Tuschmitz.) In der Station Tuschmitz wird für Zwecke des Stationsaufsehers Wenzel Hammer ein Privatwirthschaftsgebäude hergestellt.

[27. December 1894, Z. 69.798.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Rumburg—Nixdorf: Wasserleitung für die Stadt Schluckenau.) In km 10·6/7 wird für die Stadtgemeinde Schluckenau eine Wasserleitung gelegt.

[22. December 1894, Z. 69.272.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg)

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung Personenzug 11 in Hannsdorf aufgelöst.

5. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese bis auf Weiteres eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg)

2. Jänner. Verkehrsstörung auf der Localbahn Dolina—Wygoda behoben. Verkehr Mittags aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung der Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf Zugsverkehr mit Zug 1802 eingestellt.

5. Jänner. Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf wieder frei. Verkehr mit Zug 1804 eröffnet.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

6. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostroměř und Sadova-Dohalie–Smiřic wegen Schneeverwehung eingestellt. Die letzt, verkehrenden Züge waren Zug 3, bezw. Zug 102 vom 5. Jänner 1895.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. November 1894 mit 87 Passagieren und 792 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 39 Colli Bier, 7 Colli Manufacturen, 5 Colli Kurzwaaren, 130 Colli Zucker, 11 Colli Metallwaaren, 10 Colli Möbel, 20 Colli Spiritus, 19 Colli Wein, 2 Colli Schuhwaaren, 108 Colli Esswaaren; nach Samarang: 50 Colli Erdwachs; nach Batavia: 25 Colli Erdwachs; nach Penang: 6 Colli Kurzwaaren; nach Bassorah: 23 Colli Metallwaaren, 2 Colli Mützen, 10 Colli Glaswaaren; nach Bagdad: 194 Colli Metallwaaren, 7 Colli Manufacturen, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Suez: 16 Colli Esswaaren, 40 Zucker; nach Gedda: 25 Colli Esswaaren; nach Aden: 1 Collo Musikinstrumente, 72 Colli Mehl, 47 Colli Esswaaren, 120 Colli Zucker; nach Massaua: 4 Colli Esswaaren, 80 Colli Bier; nach Mauritius: 21 Colli Lampen; nach Chinde: 50 Colli Glasperlen; nach Zanzibar: 70 Colli Mehl, 13 Colli Metallwaaren, 110 Colli Glasperlen; nach Bombay: 779 Colli Papier, 50 Colli Hopfen, 27 Colli Esswaaren, 38 Colli Garn, 163 Colli Seife, 22 Colli Knöpfe, 15 Colli Spielwaaren, 93 Colli Glasperlen, 12 Colli Lampen, 117 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Schuhwaaren, 20 Colli Mützen; 36 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Spielkarten, 8 Colli Spiritus, 228 Colli Glaswaaren, 25 Colli Quecksilber, 152 Colli Farben, 96 Colli Metallwaaren, 33 Colli Holzwaaren, 48 Colli Manufacturen, 100 Colli Talg, 8 Pferde; nach Kurrachee: 14 Colli Papier, 22 Colli Hopfen, 3 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Metallwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturen, 10 Colli Garn, 200 Colli Zucker, 3 Colli Glasperlen; nach Bagdad: 6 Colli Manufacturen, 8 Colli Papier; nach Bassorah: 2 Colli Manufacturen, 50 Colli Glaswaaren, 4 Colli Mützen, 4 Colli Baumwollwaaren; nach Buschire: 100 Colli Zucker; nach Mangalore: 5 Colli Manufacturen, 17 Colli Kurzwaaren; nach Calicut: 11 Colli Kurwaaren; nach Cannanore: 3 Colli Kurzwaaren; nach Colombo: 6 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturen, 4 Colli Kurzwaaren; nach Rangoon: 25 Colli Garn, 3 Colli Metallwaaren, 15 Colli Baumwollwaaren; nach Madras: 3 Colli Holzwaaren, 22 Colli Papier, 28 Colli Garn, 14 Colli Glasperlen, 14 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Kurzwaaren; nach Calcutta: 144 Colli Papier, 65 Colli Garn, 8 Colli Holzwaaren, 207 Colli Glasperlen, 67 Colli Manufacturen, 7 Colli Hopfen, 24 Colli Metallwaaren, 2 Colli Spielwaaren, 6 Colli Knöpfe, 22 Colli Glaswaaren, 14 Colli Kurzwaaren, 186 Colli Baumwollwaaren; nach Penang: 2 Colli Manufacturen, 10 Colli Garn, 12 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Esswaaren, 10 Colli Metallwaaren; nach Singapore: 11 Colli Kurzwaaren, 31 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 16 Colli Manufacturen, 5 Colli Metallwaaren, 5 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Garn, 21 Colli Wein; nach Pekalongan: 5 Colli Erdwachs; nach Macassar; 6 Colli Baumwollwaaren; nach Bangkok: 28 Colli Garn; nach Soerabaya: 7 Colli Kurzwaaren; nach Batavia: 6 Colli Metallwaaren; nach Hongkong: 150 Colli Quecksilber, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Manila: 71 Colli Papier, 3 Colli Schuhwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren; nach Yokohama: 2 Colli Manufacturen und 1 Collo Bücher. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 594.659 Gulden ö. W.

Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd. (Einstellung des Betriebes.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in Folge Eisrinnens der Dampftrajectverkehr über die Donau, welcher zwischen Gombos und Erdöd die Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der vormaligen Alföld-Fiumaner Bahn verbindet, bis auf Weiteres eingestellt wurde, wodurch der Verkehr zwischen den linksuferseitigen Stationen der genannten Linie mit jenen der rechtsuferseitigen unterbrochen ist und derzeit nur über Budapest oder Ujvidék (Neusatz) —Pétervárad (Peterwardein) aufrecht erhalten werden kann.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz. (Aenderung im Vorsitze.) Ab 1. Jänner 1895 ist die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit dem Vorsitze und mit der Geschäftsführung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz betraut, und trat mit diesem Tage die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von diesen Functionen zurück.

[Z. 71.452.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, und zwar: die am 1. December 1894 dem Verkehre übergebene 11·77 km lange Strecke Wicklesgreuth—Windsbach und die 5·30 km lange Strecke Wolnzach—Markt-Wolnzach, welche im laufenden Monate zur Eröffnung gelangen soll, sind, und zwar: die Strecke Wolnzach—Markt-Wolnzach vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 16 (Kiel—Eckernförde—Flensburger Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Ferner sind an Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben: 1. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 41 (kgl. Eisenbahn-Direction [rechtsrheinische] Köln). 2. Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen). 3. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 111a (Norwegische Eisenbahnen) und 4. Nachtrag XII zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 16 wird der im April 1884 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 6 (Crefelder Eisenbahn), Nr. 10 (Georgs-Marienhütten-Eisenbahn) und Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben: das im October 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 6, das im December 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 10, das im November 1885 ausgegebene Verzeichniss Nr. 21 nebst Nachtrag I.

— (Vereins-Wagenübereinkommen.) Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist von der geschäftsführenden Verwaltung der Nachtrag VII herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December v. J. dem mit dem Titel eines ausserordentlichen Professors bekleideten Privatdocenten an der Hochschule für Bodencultur, General-Directionsrath der Oesterr. Staatsbahnen Arthur Oelwein den Titel eines ordentlichen Professors dieser Hochschule allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern an Stelle des nach Mies als Leiter der dortigen Bezirkshauptmannschaft übersetzten bisherigen Regierungscommissärs bei der Localbahn von Welchau-Wickwitz nach Giesshübl-Puchstein, k. k. Bezirkscommissär Dr. Oskar Zaborski Ritter von Wahlstätten, den bei der Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden k. k. Bezirkscommissär Carl Loula mit der Function des Regierungscommissärs bei der genannten Localbahn betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate December 1894.

Artikel	Lager am 1. December	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Decbr.
	Metercentner			
Weizen	2525	406	186	2745
Roggen	285	—	141	144
Gerste	717	810	151	1376
Hafer	6030	1626	1242	6414
Malz	663	437	315	685
Mais	1230	356	30	1556
Diverse	5177	1364	995	5546
Totale	16627	4999	3160	18466

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1894				December 1893			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	387.975	143.810	128.113	403.672	420.598	180.625	204.500	396.723
Darunter:								
Weizen	82.938	38.385	30.659	90.664	63.683	26.050	28.891	60.842
Roggen	94.612	12.137	13.876	92.873	83.396	5.831	13.526	75.701
Gerste	81.387	17.133	23.585	74.935	114.324	50.226	39.337	125 213
Hafer	40.768	31.697	22.205	50.260	63.829	23.814	32.519	55.124
Mais	2.627	13.735	12.993	3.369	21.713	52.843	69.797	4.759
Hirse	1.047	732	383	1.396	6.136	580	703	6 013
Bohnen	7.549	8.229	9.708	6.070	11.469	3.878	4.053	11.294
Erbsen	1.306	268	227	1.347	1.128	204	272	1.060
Malz	1.474	182	135	1.521	2.101	147	109	2.139
Raps	33.918	7.492	5.915	35.495	15.447	1.579	5.733	11.293
Hanfsamen	704	304	337	671	705	1.041	493	1.253
Wicken	930	530	51	1.409	669	1.114	1.155	628
Mehl	4.630	3.525	1.414	6.741	17.281	5.646	3.499	19 428
Kleie	14.000	1.443	1.637	13.806	2.020	2.276	706	3.590
	367.890	135.792	123.125	380.557	403.901	175.229	200.793	378.337
Spiritus	—	—	—	—	881	—	—	881
Zucker	813	2.250	340	2.723	83	—	12	71
Wein	1.860	478	1.110	1.228	4.818	386	852	4.352
Oele und Fette	1.161	581	310	1.432	726	530	350	906
Sonstige Waaren	16.251	4.709	3.228	17.732	10.189	4.480	2.493	12.176
Mittlere Tagesbewegung	11.823 Meter-Centner				16.744 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,350.970	1,030.790	811.690	3,570.070	3,822.510	1,056.360	1,094.580	3,784 290

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	77	46	25	98	128	16	22	122
Versicherungswerth . . fl.	363.050·—	300.570·—	73.200·—	590.420·—	715.410·—	119.600·—	138.510·—	696·500·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	10	4	8	6	16	3	1	18
Versicherungswerth . . fl.	23.580·—	12.610·—	20.400·—	15.790·—	82.000·—	44.100·—	19 200·—	106.900·—
Lombardbetrag . . . . fl.	12.984·52	6.504·86	10.610·—	8.879·38	51.175·—	31.000·—	14.000·—	68·175·—

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr Böhmen-Schweiz.

Einführung eines II. Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 gelangt ein II. Nachtrag zum Tarife für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen böhmischen Stationen einerseits und solchen schweizerischen Stationen andererseits zur Einführung, welcher Aenderungen des Haupttarifes und directe Fahrpreise für einige neue Relationen enthält.

Wien, am 31. December 1894. [18]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Nordwestdeutsch - Bayerisch - Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung eines Nachtrages II.

Mit 1. Februar 1895 wird der Nachtrag II zum Tarife für den obgenannten Verkehr eingeführt, wodurch einige Bestimmungen des Haupttarifes, sowie Fahrpreise im Verkehre zwischen Marienbad, Karlsbad und Coburg, dann zwischen Marienbad und Eisenach abgeändert werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 13 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 2. Jänner 1895. [19]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Ergänzung der Bestimmungen.

Die im Tarife für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau vom 15. Mai 1894 unter II. Tarifvorschriften, P. 1, Alinea 2, Seite 7, enthaltene Bestimmung, wonach die Beförderung von lebenden Thieren in diesem Verkehre ausgeschlossen ist, hat auf Transporte von lebendem Geflügel keine Anwendung, und können daher solche Transporte nach den Frachtsätzen des vorbezeichneten Tarifes abgefertigt werden.

Wien, am 3. Jänner 1895. [20]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Lebensmittelverkehr aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland.

Aufhebung des Tarifes vom 1. April 1888.

Mit 31. März 1895 wird der bestehende Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba — vom 1. April 1888 — aufgehoben und es werden an dessen Stelle mit Giltigkeit vom 1. April 1895 neue Tarife treten, hinsichtlich deren besondere Verlautbarung erfolgen wird.

Wien, am 4. Jänner 1895. [21]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Ausgabe des Nachtrages 1 zum Tarife Heft 1 vom 1. Jänner 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 ist der vorgenannte Nachtrag in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält blos Berichtigungen des Haupttarifes vom 1. Jänner 1894.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 2. Jänner 1895. [22]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten.

Ab 15. Jänner 1895 werden in Wien Nordbahnhof und Reichenau i. B. directe einfache Fahrkarten I. Classe für die Relation „Wien—Reichenau“ oder umgekehrt über Jungbunzlau—Turnau zur Ausgabe gelangen.

Diese Fahrkarten gelten in der Strecke Wien—Jungbunzlau für Schnellzüge, auf den übrigen Strecken für Personenzüge und beträgt deren Preis fl. 19·83.

Wien, am 30. December 1894. [23]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife und des Nachtrages II zum Anhange.

Mit 1. Jänner 1895 treten der Nachtrag III zum Tarife und der Nachtrag II zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Westösterreich vom 1. Juni 1893 in Kraft.

Der Nachtrag III enthält unter Anderem die Aenderung des Verzeichnisses derjenigen Stationsverbindungen, in welchem die Reexpedition zulässig ist, die Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege, schliesslich die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege giltigen Ausnahmetarife.

Der Nachtrag II zum Anhange enthält die Coursdifferenzen für die im Nachtrage III angeführten Frachtsätze.

Die oben genannten Nachträge können von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 10 Kreuzern bezogen werden.

Wien, am 31. December 1894. [24]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Wiedereinführung der normalen Ladefristen.

Die mit Kundmachung vom 24. September 1894 bekannt gegebene, seit 1. October 1894 bestehende Herabsetzung der tarifmässigen Auf- und Abladefristen für

Güter in ganzen Wagenladungen von 12 auf 8 Tagesstunden wird mit 10. Jänner 1895 wieder aufgehoben, und es haben von diesem Tage an die tarifmässigen Auf- und Abladefristen für Güter in ganzen Wagenladungen von 12 Tagesstunden wieder volle Giltigkeit.

Wien, am 1. Jänner 1895. [25]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide etc. — Druckfehler-Berichtigung.

Im Ausnahmetarife für Getreide etc., giltig vom 1. November 1894, beträgt auf Seite 53 der Frachtsatz in der Relation Joesti-Landau Hptbhf. richtig **838** Centimens für 100 kg.

Wien, am 5. Jänner 1895. [26]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. (Reglementarische Vorschriften.) Mit 1. Jänner sind unter der Bezeichnung „Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 1—5“ neue Gütertarife in Kraft getreten.

Theil II, Heft 1 umfasst nur den Verkehr zwischen Eger einerseits und Furth i. W., bezw. Salzburg andererseits, für welchen die Aufgabe der Sendungen mit österreichischen, deutschen oder internationalen Frachtbriefen als zulässig erklärt wurde und dementsprechend auch das österreichische Betriebsreglement, die deutsche Verkehrsordnung oder das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Theil II, Heft 2 umfasst den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen unter einander, soweit der Weg über österreichisches Gebiet kürzer ist und demgemäss auch der Verkehr ausschliesslich im Transit durch Oesterreich bedient wird.

In Analogie der mit Handelsministerial-Erlass vom 18. März 1893, Z. 13.871, genehmigten Vereinbarung zwischen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, wonach für den Verkehr von österreichischen Stationen nach österreichischen Stationen im Transit über Bayern, ausschliesslich das österreichisch-ungarische Betriebsreglement Anwendung finden soll, wurde Seitens der österreichischen Bahnen dem zugestimmt, dass für den hier in Frage kommenden Verkehr von bayerischen nach bayerischen Stationen im Transit über Oesterreich nur die deutsche Verkehrsordnung Geltung haben solle.

Theil II, Heft 3, 4 und 5 umfassen den Verkehr zwischen westösterreichischen Stationen unter einander, soweit der Weg über bayerisches Gebiet kürzer ist und der Verkehr ganz oder theilweise transito Bayern bedient wird. Für diesen Verkehr findet, wie früher bemerkt wurde, das österreichisch-ungarische Betriebsreglement Anwendung.

Die von den Bahnverwaltungen hinsichtlich der Anwendung der reglementarischen Bestimmungen getroffenen Vereinbarungen hat das k. k. Handelsministerium unterm 31. October 1894, Z. 58.917 genehmigt.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. (Frachtermässigung für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für neue, leere Obstkörbe.) Die königl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische) hat unterm 27. December 1894 nachstehende Verlautbarung erlassen:

„Die laut Bekanntmachung vom 4. Mai 1894 für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für neue, leere Obstkörbe im Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen, Rheinisch-Westphälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr, sowie im Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldhut etc. bis Ende December 1894 gewährten Frachtermässigungen werden bis zum 15. Mai 1895 ausgedehnt.

Directer Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlawa transito. (Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. Jänner 1893.) Mit 1. Jänner 1895 trat der fünfte Nachtrag zum Tarif für den directen Güterverkehr von deutschen Stationen nach Alexandrowo, Thorn und Mlava zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

1. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 A., B. und C. für Eisenwaaren, Façon- und Roheisen etc. an Stelle des mit 1. Jänner 1895 aufgehobenen gleichnamigen Ausnahmetarifes.
2. Einen neuen Ausnahmetarif für Eisenbahn-, Personen- und Güterwagen, Locomotiven und Tender, Pferdebahnwagen und Wagen für elektrische Bahnen.
3. Berichtigungen.

Einzelne Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie bei der königl. Eisenbahn-Direction Bromberg unentgeltlich zu haben.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. (Einführung neuer Tarifnachträge.) Am 1. Jänner 1895 traten die Nachträge X zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ermässigungen der Verzeichnisse über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie der nicht tarifirten belgischen Stationen; Aufnahme der Stationen Querfurt und Wissen des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., Ebersdorf bei Coburg der Werra-Eisenbahn und Berbersdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen in die allgemeinen Tarifclassen und die Ausnahmetarife für Holz, Aufnahme der Stationen Franzensbad und Voitersreuth in den Ausnahmetarif 19 für Kartoffeln u. s. w., andere Benennungen belgischer Stationen, sowie Berichtigungen, welche, soweit sie Frachterhöhungen einschliessen, erst am 15. Februar 1895 in Kraft treten.

Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, sowie die Tarifbureaux der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Kreuzer				
78	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blauöl, Grünöl, Maschinenöl und Erdöl, sowie Benzin und Petroleum oder Naphta in Fässern oder Cisternenwagen	Orsova	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenhahnverhand. Tarif Theil II, Heft 4	Verschieden	105	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Stadlau oder Floridsdorf-Donaufeld					104				
79			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Theiles I in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Alkenyer	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe: a) in beliebigen Quantitäten; b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) in Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht;				a) 181 b) 163 c) 101				Das Aufladen der Sendungen im Gewichte von 10000 kg, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 Meter Länge sind die in den „gemeinsamen Bestimmungen" (Tarif Theil I) enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend
				Kalan-Zeykfalva						a) 178 b) 160 c) 99				
				Lissava						a) 181 b) 163 c) 101				
				Lónyabánya						a) 118 b) 106 c) 67				
				Oravicza						a) 180 b) 162 c) 100				
				Ozd *)						a) 130 b) 117 c) 75				
				Pelsöcz						a) 132 b) 119 c) 74				
				Salgó-Tarján						a) 102 b) 92 c) 59				
				Tornalja						a) 127 b) 114 c) 72				
				Vajda-Hunyad						a) 178 b) 160 c) 99				
				Zólyom						a) 122 b) 110 c) 66				
				Zólyom-Brézó *)						a) 142 b) 128 c) 76				

*) In den Frachtsätzen für Ozd und Zólyom-Brézó ist die im Localtarife der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IV bezw. VI festgesetzte Zuschlaggebühr bereits enthalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
80	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Siehe Tabelle			Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif „Theil II, Heft 4" des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nach							
Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld			
Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Tarifes „Theil I" in die Classe							
A			B	A			B
eingereiht sind.							
Bei Aufgabe							
in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	in beliebigen Mengen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern ö. W.							
Von Anina *)							
180	163	103·5	101	180	161	101·5	99·5
Von Német-Bogsán							
164	148	92·5	90	164	146	90·5	88·5

*) In den Frachtsätzen für Anina ist die im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII, Punkt IX, festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
81	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, roh, der Pos. E-8 der Güterclassification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife Theil I	Német-Bogsan	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Februar 1892	95 kr.	88·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Für Sendungen, welche in der Station Anina zur Aufgabe gelangen, wird ausser dem Frachtsatze noch eine Zuschlagsgebühr von 3 kr. (inclusive der Transportsteuer) pro 100 kg eingehoben
				Anina	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.				103 kr.	96·6 kr.	6·4 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
82	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	C s á n y	den im Tarife Theil III, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhmischen Nordbahn Bakow—Rumburg, Böhm.-Leipa—Bodenbach, Bensen—Tanneuberg, Kreibitz—Teichstadt—Warnsdorf und Röhrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt—Jaroměř—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil III. Heft 1	Verschieden	Die im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarife, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892 für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 15 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautende, mit einem Rückvergütungsstempel noch nicht versehene Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
83	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	S p i r i t u s		W i e n St. E. G. oder K. F. N. B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, b) " 10000 " " " "	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 4	V e r s c h i e d e n	Kreuzer ad a) ad b)	V e r s c h i e d e n	I m K a r t i r u n g s w e g e		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-dunaparti teherpályaudvar, Budapest-Jozsefváros, Budapest-Lipotváros, Budapest-nyugoti pályaudvar, Budapest-Kelenföld, Budapest deli vasut und O-Buda-filatori-gát.
				Arad						125 111				
				Baja						119 107				
				Brassó						202 162				
				Budapest *)						56 49				
				Czegléd						77 69				
				Debreczen						119 107				
				Derestye-Hétfalu						203 163				
				Eperjes						— 129				
				Kassa						130 114				
				Kolozsvár						156 131				
				Lugos						149 127				
				Maros-Vásárhely						175 143				
				Mezöhegyes						137 125				
				Miskolcz						109 99				
				Nagyvarad						123 110				
				Oetvenes						134 120				
				Szeged						109 99				
				Szeged-Rókus						112 102				
				Szöreg						112 102				
				Temesvár-Gyarváros						136 119				
				Temesvár-Jozsefváros						136 119				
				Uj-Arad						128 113				
				Versecz						151 128				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										kr.				
84	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Orsova	Budapest { dunaparti t. p. u., fővarosi közraktárak, Józsefváros, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, deli vasut, Ó-Buda állatorigát }	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende December 1895	Localtarif der kgl. ungar. St.B., bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	68	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Verciorova						68				
				Topletz						62				
				Orsova	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)					98				
				Verciorova						98				
				Topletz						92				
85	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Reis, geschält	Budapest dunaparti t. p. u. / „ Lipótváros / „ nyugoti p. u.	Den im Tariftheil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes auf Seite 34—46 und 78—84 enthaltenen österreichischen Stationen	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tariftheil II, Heft 1, giltig vom 1. November 1893	Verschieden	Verschieden	26 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf den Namen der reclamirenden Partei als Versender lauten müssen und keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen	

Rubrik		
Fortlaufende Nr.	86	
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
und im Namen der	Betheiligten Bahnverwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Obst; frisches Gemüse und Grünzeug; Wildpret und Butter, als Eilgut	
für die Transportstrecke von	Den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892, enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen loco (bei Sendungen von Anschlussbahnen auch im Transit von der betreffenden Anschlussstation der kgl. ungar. Staatseisenbahnen), mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota—Ujpest (incl.), Dévény—Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Tepla-Trencsén-Teplitz—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Belicz, Párkány-Nána — Ballassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berzencze (incl.)—Ruttka	den im Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, enthaltenen österr. Stationen
nach	Wien Staatsbahnhof, Wien Nordbahnhof, Stadlau, Marchegg transit, Bruck a. d. L. transit	den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893, enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota—Ujpest (inclus.), Dévény—Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwárdon, Tepla-Trencsén-Teplitz — Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Galgócz-Lipótvár—Szered, Tótmegyer—Nagy-Bélicz, Párkány-Nány—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	
und gilt in der Zeit	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4, bezw. Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1893
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II	Verschieden
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden	Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II
Art der Durchführung	Bei Sendungen, welche nach Wien oder Stadlau bestimmt sind oder in Folge Vorschreibung der Partei in Wien, Stadlau, bezw. in Marchegg oder Bruck a. d. L. zur Umkartirung gelangen, im Kartirungswege. Bei den von ungarischen Anschlussbahnen stammenden, ferner bei directe abgefertigten Sendungen in solchen Relationen, in welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. d. L. erfolgt, im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden Aufnahmsbescheinigungen (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), welche spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen	Diese Frachtbegünstigung wird auf lebendes Geflügel, sowie auf Wildpret auch bei Aufgabe als Frachtgut angewendet	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer) a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
87	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Baja	a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau b) Marchegg c) Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 5	Verschieden	84	84	86	Verschieden	Im Kartirungswege		I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf. II. Die von den Stationen Kalocsa, Nemes-Militics und Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in der betreffenden Station mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden
				Baranyavár-Monostor						101	101	103				
				Batajnicza						97	97	99				
				Bács-Almás						96	96	98				
				Béska						93	93	95				
				Bikity-Borsod						91	91	93				
				Bosna-Brod						114	—	116				
				Brod						114	—	116				
				Bršadin						98	98	100				
				Csantavér						98	—	100				
				Dálja						91	91	93				
				Dárda						99	99	101				
				Dráva-Szarvas						92	92	94				
				Erdöd						90	90	92				
				Eszék						92	92	94				
				Eszék-alváros						92	92	94				
				Gjeletovci						107	107	109				
				Gombos-Bogojeva						90	90	92				
				Hegyes-Feketehegy						92	92	94				
				India						97	97	99				
				Jankovci						105	105	107				
				Kalocsa						76	76	78				
				Karlócza						91	91	93				
				Kiszács						91	91	93				
				Kukujevci-Erdöveg						109	109	111				
				Magyar-Boly						104	—	106				
				Martinci						107	107	109				
				Mitrovicz						100	100	102				
				Mitrovicz-Szávapart						100	100	102				
				Nemes-Militics						92	92	94				
				Ó-Ker						91	91	93				
				Ó-Pazna						97	97	99				
				Petervárad						91	91	93				
				Priglevicza-Szt. Iván						90	90	92				
				Putinci						102	102	104				
				Ruma						102	102	104				
				Sid						110	—	112				
				Samac						115	115	117				
				Szonta						90	90	92				
				Topolya						98	98	100				
				Tovaruik						110	—	112				
				Uj-Pazna						97	97	99				
				Ujvidék						91	91	93				
				Verbász-Kula						90	90	92				
				Villány						108	—	110				
				Vinkovci						98	98	100				
				Vogány						102	102	104				
				Vukovár						91	91	93				
				Zombor						87	87	89				
88	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens** **a) 1000 Tonnen** **b) 10000 "** **c) 30000 "** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1 und 5	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) 10000 " " " b) 30000 " " " c)			Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ fővár. közrakt., „ Józsefváros, Kőbánya felső-p. u., „ alsó-p. u., „ hizlalda a)	b)	c)	Budapest Lipótváros, „ nyugoti p. u., „ Südbahn loco, Ó-Buda-Filatori-gát a)	b)	c)	Vácz a)	b)	c)	Pozsony, Pozsony fiók-palyaudvar a)	b)	c)	Győr, Komarom-Uj-Szöny a)	b)	c)	Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)	c)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern																	
Baja	38	32	30	41	35	33	42	36	34	73	67	65	54	48	46	80	74	72
Baranyavár-Monostor	55	49	47	58	52	50	59	53	51	90	84	82	71	65	63	97	91	89
Batajnicza	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Bács-Almás	50	44	42	53	47	45	54	48	46	85	79	77	66	60	58	92	86	84
Beška	47	41	39	50	44	42	51	45	43	82	76	74	63	57	55	89	83	81
Bikity-Borsod	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Bosna-Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Bršadin	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Dálja	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Dárda	53	47	45	56	50	48	57	51	49	88	82	80	69	63	61	95	89	87
Dráva-Szarvas	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Erdöd	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Eszék	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Eszék-alváros	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Gjeletovci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Gombos-Bogojeva	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Hegyes-Feketehegy	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Horgos	.	50	48	.	53	51	60	54	52	.	85	83	.	66	64	98	92	90
India	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Jankovci	59	53	51	62	56	54	63	57	55	94	88	86	75	69	67	101	95	93
Kalocsa	30	24	22	33	27	25	34	28	26	65	59	57	46	40	38	72	66	64
Karlocza	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Keczel	.	33	31	.	36	34	.	37	35	.	68	66	55	49	47	.	75	73
Kiszács	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Kukujevci-Erdövég	63	57	55	66	60	58	67	61	59	98	92	90	79	73	71	105	99	97
Magyar-Boly	58	52	50	61	55	53	62	56	54	93	87	85	74	68	66	100	94	92
Martinci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Mitrovicz	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Mitrovicz-Szávapart	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Nemes-Militics	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Ó-Kér	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Ó-Pázua	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Öreg-Csertö	35	29	27	38	32	30	39	33	31	70	64	62	51	45	43	77	71	69
Petervárad	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Priglevicza-Szt. Iván	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Putinci	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Ruma	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Sid	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Samac	69	63	61	72	66	64	73	67	65	104	98	96	85	79	77	111	105	103
Szonta	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Tovarnik	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Uj-Pázua	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Ujvidék	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Verbász-Kula	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Villány	62	56	54	65	59	57	66	60	58	97	91	89	78	72	70	104	98	96
Vinkovci	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Vogány	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Vukovár	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Zombor	41	35	33	44	38	36	45	39	37	76	70	68	57	51	49	83	77	75

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bikity-Borsod, Dálja, Erdöd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbász-Kula und Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
89	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Battaszek Czecze Hidas-Bonyhád Hidja-Apáthi Kölesd-Tengelic Nagy-Dorog Szegszárd Tolna-Mözs und Fáczánkert Vajta	a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E G., Stadlau; b) Wien Lagerhaus, Wien Praterquai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	kr. a) b) 88 90 74 76 88 90 71 73 71 73 71 73 73 75 72 74 73 75	Verschieden	Im Kartirungswege	.	Die von den Stationen Battaszek, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in den betreffenden Stationen mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden
90	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 „** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarife, Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: bei Verfrachtung von mindestens 1000 t die Frachtsätze sub a) bei Verfrachtung von mindestens 5000 t die Frachtsätze sub b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ főv. közrakt., „ Józsefváros, Kőbánya alsó p. u., „ felső p. u., „ hizlalda a)	b)	Budapest Lipótv. nyugoti p. u., Budapest Südb. (loco), Ó-Buda-Filatorigát a)	b)	Budapest-Kelenföld a)	b)	Vácz a)	b)	Pozsony, Pozsony-fiók p. u. a)	b)	Győr, Komárom-Ujszőny a)	b)	Wien St.E.G., „ K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern													
Báttaszék	48	44	51	47	47	43	52	48	83	79	60	56	86	82
Czecze	35	31	38	34	—	—	39	35	70	66	46	42	72	68
Hidas-Bonyhád	48	44	51	47	47	43	52	48	83	79	60	56	86	82
Hidja-Apáthi	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Kölesd-Tengelicz	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Nagy-Dorog	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Szegszárd	33	29	36	32	32	28	37	33	68	64	45	41	71	67
Tolna-Mözs und Fáczánkert	32	28	35	31	31	27	36	32	67	63	44	40	70	66
Vajta	35	31	38	34	—	30	39	35	70	66	45	41	71	67

I. Die nach Wien St.E.G. gewährten Refactie-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien Lagerhaus und für Sendungen nach Wien Praterquai gewährt

II. Die von den Stationen Báttaszek, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Aufgabestationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist. d h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
91	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		
92	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Csantavér Topolya	(siehe unten)	Auflieferung eines Quantums von mindestens **a) 1000 Tonnen, b) 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	(siehe unten)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die von den Stationen Csantavér und Topolya gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet

Tabelle zu Nr. 91 (Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern):

Von	Nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau	Nach Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai
Fehértemplom	110	112
Jassenova	112	114
Jam	115	117
Oravicza	124	126
Rakasdia	121	123
Szeged	97	99
Temesvár-Gyárváros	113	115
Temesvár-Józsefváros	113	115
Versecz	119	121

Nr. 92, von Csantavér, Topolya (Zugestandener Frachtsatz, Kreuzer):

nach	a)	b)
Budapest d. p. t. p. u., „ -föv. közrakt., „ -Józsefváros, Köbánya-alsó p. u., „ -felső p. u., „ hizlalda	53	48
Budapest-Lipótváros, „ -nyugoti p. u., „ -Südbahn, Ó-Buda-Filatori-gát	56	51
Vácz	57	52
Pozsony, Pozsony-Fiók p. u.	88	83
Győr, Komárom-Uj-Szőny	69	64
Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau	95	90

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
93	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 10000 Tonnen b) 30000 Tonnen** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4 und Westung.-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar bei Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen die Frachtsätze ad a) 30000 Tonnen die Frachtsätze ad b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen spätestens bis Ende April 1896, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien Praterquai angewendet

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közrakt., „ Jozsefváros, „ Lipotváros, „ nyugoti p. u., Köbánya felsö-p. u., „ alsó-p. u., „ hizlalda a)	b)	Budapest Südbahn loco Ó-Buda-Filatorigát a)	b)	Vácz a)	b)	Györ Komárom-Uj-Szöny a)	b)	Pozsony und Pozsony-fiok p. u. a)	b)	Marchegg a)	b)	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern													
Algyö	52	50	55	53	56	54	68	66	87	85	—	92	94	92
Beregszó	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Detta	75	73	78	76	79	77	91	89	—	—	—	—	117	115
Fehértemplom	58	56	61	59	62	60	74	72	93	91	100	98	100	98
Gattaja	79	77	82	80	83	81	95	93	—	—	—	—	121	119
Gertenyes	82	80	85	83	86	84	98	96	—	—	—	—	124	122
Gyertyámos	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Hódmezö-Vásárhely	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	—	—	99	97
Jassenova	60	58	63	61	64	62	76	74	95	93	102	100	102	100
Jám	63	61	66	64	67	65	79	77	98	96	105	103	105	103
Kis-Kun-Dorosma	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Merczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Mokrin	61	59	64	62	65	63	77	75	—	—	—	—	103	101
Moriczföld-Sóosd	79	77	82	80	83	81	95	93	—	—	—	—	121	119
Nagy-Kikinda	63	61	66	64	67	65	79	77	—	—	—	—	105	103
Nagy-St. Miklós	63	61	66	64	67	65	79	77	—	—	—	—	105	103
Oravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	114	112	114	112
Orczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Oroszlámos	54	52	57	55	58	56	70	68	89	87	—	—	96	94
Ó-Bessenyö	61	59	64	62	65	63	77	75	—	—	—	—	103	101
Perjámos	62	60	65	63	66	64	78	76	97	95	—	—	104	102
Rakasdia	69	67	72	70	73	71	85	83	104	102	—	—	111	109
Rácz-Szt. Péter	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107
Remete	66	64	69	67	70	68	82	80	101	99	—	—	108	106
Rékás	68	66	71	69	72	70	84	82	—	101	—	—	110	108
Saág	68	66	71	69	72	70	84	82	—	101	—	—	110	108
Sárafalva	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szakálháza	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szeged	45	43	48	46	49	47	61	59	80	78	87	85	87	85
Szeged-Rókus	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Szent-András	68	66	71	69	72	70	84	82	—	—	—	—	110	108
Szent-Hubert	66	64	69	67	70	68	82	80	—	—	—	—	108	106
Szöreg	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	—	90	92	90
Sztamora-Moravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	—	—	114	112
Temesvár-Gyárváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	—	101	103	101
Temesvár-Jozsefváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	—	101	103	101
Topolovecz	73	71	76	74	77	75	89	87	—	—	—	—	115	113
Valkány	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	—	—	99	97
Varjas	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107
Versecz	67	65	70	68	71	69	83	81	102	100	109	107	109	107
Vojtek	73	71	76	74	77	75	89	87	—	—	—	—	115	113
Zsebely	70	68	73	71	74	72	86	84	—	—	—	—	112	110
Zsidovin	82	80	85	83	86	84	98	96	—	—	—	—	124	122
Zsombolya	67	65	70	68	71	69	83	81	—	—	—	—	109	107

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
94	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Homok Kun-Szent-Márton Töke Szentes	a) Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donaufeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau b) Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	a) 94 kr. b) 96 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
95	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarife, Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil I, Heft I; Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: Bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) „ „ „ „ 5000 „ „ „ „ b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet
96	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Ada Adorján-Kishegyes Bács-Petrovoselo Martonos Moholy Ó-Becse Ó-Kanizsa Zenta Ó-Kanizsa-Szállás Zentai-szállások	a) Wien St.E.G. od. K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau b) Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer a) b) 85 87 93 95	Verschieden	Im Kartirungswege		Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in den betreffenden Stationen mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden

Tabelle zu Nr. 95 — Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ Józsefváros, „ Föv. Közrakt., „ Lipótváros, „ nyugoti p. u., Kőbánya alsó p. u., „ felső p. u., „ hizlalda a)	b)	Budapest Südb. (loco), Ó-Buda-Filatori-gát a)	b)	Vácz a)	b)	Pozsony, Pozsony-főkő-pályaudvar a)	b)	Győr, Komárom-Uj-Szőny a)	b)	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)
Martfü	—	47	—	50	—	51	85	82	66	63	92	89
Tisza-Földvár	—	47	—	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Homok	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Kun-Szent-Márton	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Töke	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Szentes	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
97	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	**Localtarif,** Ung. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ung. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) 5000 „ „ „ „ b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Aufgabsstationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. per 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet

Von	Nach: Budapest d.p.t.p.u., „ föv. közrakt., „ Jozsefváros, Köhanya felsö p. n., „ alsó p. u., „ hizlalda		Budapest-Lipotváros, „ nyugoti p.u., „ Südh. (loco), Ó-Buda-Filatori-gát		Vácz		Pozsony, Pozsony-flók p. u.		Györ, Komarom-Uj-Szöny		Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern											
Ada, Adorján-Kishegyes, Bacs-Petrovoselo, Martonos, Moholy, O-Becse, O-Kanizsa, Zenta	41	38	44	41	45	42	76	73	57	54	83	80
O-Kanizsa-Szállás, Zental-szállások	49	46	52	49	53	50	84	81	65	62	91	88

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer) a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
98	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Stationen der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn:	a) Marchegg; b) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau; c) Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden				Verschieden	Im Kartirungswege		
				Beodra						101	101	103				
				Ellemér						99	99	101				
				Karlova						103	103	105				
				Kumán						99	99	101				
				Mellencze						99	99	101				
				Nagy-Becskerek						99	99	101				
				Török-Becse-Aracs						96	96	98				
				Stationen der Torontaler Localbahnen:												
				Bethlentanya						—	122	124				
				Boka						117	117	119				
				Fény						111	111	113				
				Györgyháza						125	125	127				
				Kanak						121	121	123				
				Lázárföld						107	107	109				
				Laudontanya						120	120	122				
				Modos						113	113	115				
				Nagy-Becskerek Bégapart						99	99	101				
				Nagy-Margitta						125	125	127				
				O-Lécz						123	123	125				
				Párdány						113	113	115				
				Szárcsa						112	112	114				
				Szécsány						115	115	117				
				Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy						123	123	125				
				Temes-Paulis						—	123	125				
				Versecz-Rét						—	118	120				
				Zichy falva						123	123	125				
99	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 " c) 10000 "** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif, Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: Bei Verfrachtung von mindestens 1000 t die Frachtsätze sub a) " " " " 5000 t " " " b) " " " " 10000 t " " " c)			Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
100	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	**1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutscher Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 14. Oesterreich-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.** **Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.** Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen in diesem Verordnungsblatte sub Post. Nr. 87 bis 99, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungsblatte Nr. 145 ex 1894 unter Post Nr. 2405 und 2406 für Budapest, Györ, Wien, Marchegg und Stadlau publicirten ermässigten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat—Mannersdorf und Bruck a. d. L.—Hainburg in dem Falle angewendet, wenn die Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze. Die Sendungen sind mit directen, nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transport gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 kr. = 170 Markpfennigen, bezw. 210 Ctms. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Diese mit directe bis zu den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegebenen Sendungen werden in die in den obbezogenen Publicationen bedungenen Minimal-Quantitäten eingerechnet.											
101	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauer- und Dachziegel	Kaaden Brunnersdorf	Carlsbad	1. **Mindestverfrachtung von 500 t (à 1000 kg).** 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 16·0	10·0	6·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Neudau				13·9	10·0	3·9			
102	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Pürstein	Klingenthal (B. E. B.)	1. **Anflieferung von mindest. 400 t (à 1000 kg).** 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Kreuzer ö. W. 24·2	21·4	2·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Hauenstein Warta					23·0	21·4	1·6			
				Welchau Wickwitz					21·8	21·4	0·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
103	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz, bezw. Scheit- (Klohen-) und Knüppel-(Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang	Bisenz-Pisek	Brünn Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·2 kr.	20·5 kr.	0·7 kr.	Im Kartirungswege		
104	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Königl. Eisenbahn-Direction Breslau	Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks		Friedek-Mistek	Für Steinkohlen und Steinkohlenbriquetts bei Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen; für Coaks bei Bezahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 15. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg bei einem Coursstande der öst. Banknoten 160/165 Heller	165/170 Heller	Im Kartirungswege		Bis auf Weiteres kommen die zum Course von 160/165 angegebenen Frachtsätze zur Erhebung
				Emmagrube						55·8	55·4			
				Beatenglück, Hoym- und Redengrube						57·2	56·6			
				Czernitz, Charlottegrube						57·8	57·4			
105	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eier als Frachtgut a) bei Aufgabe in jeder Menge		Andrychau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verladen der Sendungen ad b) durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Kalwarya	Andrychau				19·5	12	7·5			
				Kalwarya-Zebrzydowska	Andrychau				18·5	12	6·5			
				Wadowice	Andrychau				11·0	7	4·0			
				Kenty	Andrychau				10·0	7	3·0			
				Kozy	Andrychau				14·0	10	4·0			
				Biala	Andrychau				17·5	12	5·5			
				Bielitz	Andrychau				18·5	12	6·5			
				Saybusch-Zablocie	Andrychau				33·0	22	11·0			
				Skotschau	Andrychau				34·0	27	7·0			
				Teschen	Andrychau				43·5	37	6·5			
				Kalwarya-Zebrzydowska	Saybusch-Zablocie				47·5	41	6·5			
				Wadowice	Saybusch-Zablocie				39·5	31	8·5			
				Andrychau	Saybusch-Zablocie				33·0	22	11·0			
				Andrychau	Dzieditz transito (für Sendungen nach deutschen Stationen)				28·0	20·0	8·0			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Andrychau	Dzieditz transito (für Sendungen nach deutschen Stationen)				26·5	16	10·5			

	106 (1.)	106 (2.)	106 (3.)	107
Fortlaufende Nr.	106			107
Die Publication erfolgt: von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Packpapier und Pappendeckel 1. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	2. bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	3. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Papier aller Art zum Export
für die Transportstrecke: von	Bielitz transito (für Sendungen von Wadowice)		Wadowice	Wadowice
für die Transportstrecke: nach	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Allgemeinen, mit Ausnahme für Sendungen in der Strecke Bielitz transito—Střebetitz incl.	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Ausschluss der Localbahnstrecken	Kalwarya transito (für Podgórze)	Dzieditz transito
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Beförderung der Sendungen in der Strecke Wadowice Bielitz per Bahn und zu den bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1895		Bis Ende Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife			Localtarife
Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Frachtsätze der Classe A aus dem Localtarife vom 1. Jänner 1893		13 kr.	27·4 kr.
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgh. pro 100 kg	11 kr.	14·0 kr.
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	6 kr.		2 kr.	13·4 kr.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege			Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen. welche einen Rückvergütungsstempel von Seiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses			Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	Sollten während der Giltigkeitsdauer des nebenbezeichneten Zugeständnisses ad 1. die tarifmässigen Frachtsätze eine Restringirung erfahren, so wird auch der zugestandene Frachtnachlass um die gleiche Differenz reducirt			

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 29. December 1894 unter fortl. Nr. 2796 verlautbarten Frachtbegünstigung soll es in der Rubrik „nach" anstatt „Budapest S.B." richtig „**Budapest S.B und Kelenföld transit**" lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 10. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 31. December 1894*) über Bahnen niederer Ordnung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

A. Localbahnen.

Artikel I.

Bei Concessionirung normal- oder schmalspuriger Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) sind unbeschadet der dem Reichs-Kriegsministerium gesetzlich zustehenden Einflussnahme nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern es ist auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und als hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt wird.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Secundärbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel II.

Die Unternehmungen von Localbahnen sind von den im § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung und im § 10, lit. f) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R.-G.-Bl. Nr. 64), betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarif- und Transportwesen zu gewähren.

Artikel IV.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer Localbahn die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dringlicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige, wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffent-

*) Enthalten in den am 2. Jänner 1895 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 2.

licher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen oder endlich Vereinbarungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Dieselbe Begünstigung geniessen die von Concessionswerbern nach erhaltener Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung einer Localbahn in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird.

Artikel V.

Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen sind Seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes, sowie zum Zwecke des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, dann zum Zwecke der Grundeinlösung bis zum Schlusse des dritten Betriebsjahres.

Die vorangeführte Befreiung findet ferner Anwendung auf die Empfangsbestätigungen der Bauunternehmer und Lieferanten, sofern sie sich beziehen auf Zahlungen für die Ausführung der vorbezeichneten Anlagen.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe von Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluss der Interimsscheine, zum Zwecke der Capitalsbeschaffung sowohl für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung der concessionirten Localbahn, als auch für späterhin von der Regierung als erforderlich erkannte Erweiterungsbauten und Nachschaffungen, ferner die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen und der sonst etwa zu den in diesem Absatze bezeichneten Zwecken aufgenommenen Anlehen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des dritten Betriebsjahres (lit. a) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfundzwanzig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet.

Diese Begünstigungen lit. a) bis d) finden auch Anwendung auf die von dem Concessionär herzustellenden Schleppbahnen, Ladegeleise und sonstigen Nebenanlagen, welche integrirende Bestandtheile des Localbahnunternehmens bilden und als solche von der Regierung anerkannt werden;

e) die Befreiung von der für die staatliche Aufsicht entfallenden Gebühr;

f) über Ansuchen der Localbahnunternehmung die Umwandlung der in T. P. 47 e) des Gesetzes vom 13. December 1862 (R.-G.-Bl. Nr. 89) festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine Percentualgebühr, welche mit drei Percent des Fahrpreises zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassen abzuführen ist.

Die sub f) angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen und, im Falle der Betrieb nicht von der Localbahnunternehmung selbst besorgt wird, auch der betriebführenden Verwaltung eingeräumt werden.

Artikel VI.

Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren wird auch zugestanden für die Ausgabe, sowie für die Eintragung und Löschung der eventuellen bücherlichen Sicherstellung von Obligationen solcher Anlehen, welche von Königreichen oder Ländern, Bezirken, Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zum Zwecke der Capitalsbeschaffung oder der Beitragsleistung für neue Localbahnen mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommen werden, auch wenn ihnen nicht bereits nach Artikel IV und V die Stempel- und Gebührenbefreiung zukommt.

Die Zinsen solcher Anlehen, deren Tilgung innerhalb längstens 75 Jahren zu erfolgen hat, werden von der Einkommensteuer. sowie von jeder neuen Staatssteuer, die etwa an deren Stelle durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, dann von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren freigelassen.

Artikel VII.

Für Schuldverschreibungen, welche zum Zwecke der Geldbeschaffung für neue Localbahnen, sowie für Investitionen auf bestehenden Localbahnen und auf Staatsbahnen von einer mit der Garantie eines Landes ausgestatteten Anstalt (Landesbank) oder von anderen hiezu statutenmässig befugten Instituten oder Gesellschaften, sowie von selbstständigen Abtheilungen derselben mit Genehmigung der Staatsverwaltung und unter der besonderen Aufsicht derselben ausgegeben und in der nachstehend bezeichneten Weise fundirt werden, und für die Coupons dieser Titel kann in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im Artikel III des Gesetzes vom 10. Juli 1865 (R.-G.-Bl. Nr. 55) die Gebührenfreiheit zugestanden werden.

Die Fundirung der obigen Schuldtitel, deren Modalitäten von der Staatsverwaltung unter Bedachtnahme auf die ausreichende Sicherheit festzusetzen sind, hat zu erfolgen:

1. durch Forderungen an den Staat, ein Land, an autonome Körperschaften oder bei pupillarmässiger Sicherheit auch an Privatinteressenten, oder

2. durch ein im Eisenbahnbuche oder in anderer Weise gehörig sichergestelltes Darlehen an eine Localbahnunternehmung, oder endlich

3. durch Obligationen von Landes-Eisenbahnanlehen oder von solchen Titres privater Localbahnunternehmungen, welche durch die Garantie des Staates oder eines Landes oder nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in anderer Weise ausreichend sichergestellt werden;

4. die in den Absätzen 1 bis inclusive 3 bezeichneten Sicherheiten müssen sich auf dieselbe Eisenbahn beziehen, für welche die durch Ausgabe der obigen Schuldtitres beschafften Geldmittel verwendet werden.

Den oben erwähnten Anstalten steht, insofern sie der Erwerbsteuer unterliegen, auch hinsichtlich der Zinsen der erwähnten Schuldverschreibungen das im § 23 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849 (R.-G.-Bl. Nr. 439) den Schuldnern eingeräumte Abzugsrecht zu.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 24. April 1874 (R.-G.-Bl. Nr. 48), betreffend die Wahrung der Rechte der Besitzer von Pfandbriefen, finden auf die vorbezeichneten Schuldverschreibungen sinngemässe Anwendung.

Artikel VIII.

Die im Artikel VII bezeichneten Schuldverschreibungen sind zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsecourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendbar, wenn

a) die zur Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen Schuldverschreibungen jeweilig erforderlichen Beträge durch mindestens gleich hohe Forderungen des Emissionsinstitutes gedeckt sind, welche zu bestimmten, dem Bedarfe entsprechenden Terminen fällig sind;

b) für diese Forderungen entweder ein Zahlungs- oder Bürgschaftsversprechen des Staates besteht oder ein Pfandrecht auf ein unbewegliches Gut im Grundbuche oder Eisenbahnbuche mit gesetzmässiger Sicherheit bestellt ist; ferner

c) die aus diesen Forderungen dem Emmissionsinstitute zustehenden Ansprüche von der Höhe der Betriebsauslagen und der anderen im § 47 des Gesetzes vom 19. Mai 1874 (R.-G.-Bl. Nr. 70) bezeichneten Forderungen unabhängig sind, endlich

d) die Schuldverschreibungen, bei welchen die vorbezeichneten Voraussetzungen zutreffen, vom Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und mit den Ministerien des Innern und der Justiz von Fall zu Fall durch eine amtliche Kundmachung im Reichsgesetzblatte besonders bezeichnet werden.

Inwiefern die im Artikel VII bezeichneten Schuldverschreibungen, welche von einer mit der Haftung des Landes ausgestatteten Anstalt unter dessen Haftung ausgegeben werden, unter anderen als den unter lit. a) bis d) bezeichneten Voraussetzungen, dann die Obligationen der von den Königreichen oder Ländern oder von autonomen Körperschaften für Localbahnzwecke mit staatlicher Genehmigung aufgenommenen Anlehen (Artikel VI) zu den obigen Zwecken verwendet werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel IX.

Von Seiten der Staatseisenbahn-Verwaltung können mit Zustimmung des Finanzministeriums für schon bestehende und neu herzustellende Localbahnen die nachstehenden Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden:

1. Die Befreiung von der Anrechnung einer Quote der Central-Verwaltungskosten der Staatseisenbahn-Verwaltung, ferner von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsorgane besorgten Stationsdienst insolange und insoweit, als dies erforderlich erscheint, um die Verzinsung und Tilgung des nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagecapitals der Localbahn zu höchstens 5 pCt. aus dem eigenen Reinerträgnisse zu ermöglichen.

Desgleichen kann die Uebernahme der Localbahn in den Staatsbetrieb für Rechnung des Concessionärs gegen Vergütung der eventuell mit einem bestimmten Percentsatze der Bruttoeinnahmen oder mit einem per Betriebskilometer festzusetzenden Betrage zu pauschalirenden Selbstkosten der staatlichen Betriebsführung Seitens der Localbahnunternehmung gewährt werden.

Hiebei kann eine Stundung der von der Localbahnunternehmung zu leistenden Betriebskostenvergütung zum Zwecke der vorzugsweisen Bedeckung der Capitalslasten für Anlehen und Prioritätsactien aus den Bruttoerträgnissen derselben in dem Falle zugestanden werden, wenn nach dem Ermessen der Regierung anzunehmen ist, dass in Folge eines solchen Zugeständnisses eine dauernde Belastung des Staatsschatzes nicht eintreten werde.

2. Die Uebernahme des Betriebes schon bestehender oder künftig herzustellender Localbahnen für eigene Rechnung des Staates gegen Zahlung einer fixen Pachtrente, wenn nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen unter Berücksichtigung der von den Interessenten und den autonomen Körperschaften zugesicherten Frachten- oder Ertragsgarantien, respective jährlichen Beiträge die Bedeckung der Pachtrente aus den im Staatsbetriebe zu erzielenden Reinerträgnissen der Localbahn als dauernd gesichert anzusehen ist.

3. Die Ausführung der in Folge der Einmündung der Localbahn in die Anschlussstation der Hauptbahn erforderlichen Anlagen, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, von Inventargegenständen und von Fahrbetriebsmitteln für die Localbahn gegen Vergütung der Selbstkosten Seitens der Localbahnunternehmung, eventuell in zu vereinbarenden entsprechenden Annuitäten.

Ausnahmsweise können die vorangeführten Leistungen der Staatseisenbahn-Verwaltung zu Gunsten der Localbahnunternehmungen auch unentgeltlich oder im Falle der Bildung von Actiengesellschaften gegen Refundirung in Titres der letzteren (Obligationen, Prioritäts- oder Stammactien) erfolgen, wenn die Herstellung der Localbahn im Interesse des Staatsbetriebes gelegen erscheint und in Folge der Inbetriebsetzung der Localbahn nach dem Ermessen der Regierung solche Mehrerträgnisse oder sonstige finanzielle Vortheile für die anschliessenden Staatsbahnlinien oder auf Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen zu erwarten stehen, dass durch dieselben die von der Staatseisenbahn-Verwaltung in Folge der obigen Leistungen zu übernehmenden finanziellen Opfer entsprechend compensirt werden.

Die beizustellenden Inventargegenstände und Fahrbetriebsmittel sind in der Regel neu anzuschaffen und nur ausnahmsweise aus den Beständen der Staatsbahnen zu entnehmen. Die Beistellung der Fahrbetriebsmittel kann auch gegen eine in Percenten der Transporteinnahmen zu berechnende jährliche Vergütung erfolgen.

4. Die Beförderung von Bau- und Betriebsmaterialien, sowie von Fahrbetriebsmitteln für Localbahnen, sowohl während des Baues als des Betriebes zu den für die eigenen Regiesendungen der Staatseisenbahn-Verwaltung in Geltung stehenden ermässigten Tarifsätzen, sofern die hiedurch erzielten Frachtersparnisse den betreffenden Localbahnunternehmungen unmittelbar zu Gute kommen.

Die vorstehenden Bestimmungen (von 1 bis 4) haben sinngemäss auch auf die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden und sind auch die übrigen Privatbahn-Verwaltungen, insbesondere jener Unternehmungen, welche eine Erträgnissgarantie Seitens des Staates geniessen, nach Massgabe der der Staatsverwaltung competenzmässig (insbesondere nach § 10, lit. g), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zustehenden Einflussnahme zur Gewährung gleichartiger Zugeständnisse und Begünstigungen für anschliessende Localbahnen zu verhalten.

Die in Folge der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen, Z. 1 bis 4, für die Staatseisenbahn-Verwaltung sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben sind alljährlich im Staatsvoranschlage unter Darstellung der einschlägigen Verhältnisse abgesondert einzustellen.

Artikel X.

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung für solche neu herzustellende Localbahnen, durch deren Inbetriebsetzung nach den durch Staatsorgane gepflogenen Erhebungen ziffermässig bestimmbare finanzielle Vortheile für einzelne Zweige der Staatsverwaltung (Post-, Telegraphen-, Strassen-, Forst-, Montan- und Salinenärar, Staatseisenbahn-Verwaltung etc.) erzielt werden, durch Beitragsleistungen à fonds perdus oder im Falle der Bildung von Actiengesellschaften gegen Refundirung in Titres (Obligationen, Prioritäts- oder Stammactien), und zwar entweder in Form einer jährlichen Subvention oder mittelst einer Capitalszahlung in jenen Maximalbeträgen zu betheiligen, welche den dem Staatsschatze in Folge der Anlage der Localbahn nachweisbar erwachsenden Vortheilen (Mehreinnahmen oder Ersparnissen), respective dem capitalisirten Werthe dieser Vortheile gleichkommen.

Artikel XI.

Inwiefern für einzelne Localbahnen, deren wirthschaftliche oder militärische Bedeutung ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln V, VI, VII, VIII, IX und X vorgesehenen Begünstigungen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativem Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Zusicherung einer staatlichen Erträgnissgarantie, die Beitragsleistung des Staates zum Baue gegen Refundirung in Stammactien in anderen als den in Artikel IX, Z. 3, und in Artikel X vorgesehenen Fällen, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente, so weit dieselbe nicht nach Artikel IX, Z. 2, zulässig erscheint etc., zugestanden werden können, wird in jedem Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel XII.

Die Unternehmungen von Localbahnen, für welche die im Artikel V, lit. a) bis inclusive d) oder im Artikel XI angeführten finanziellen Begünstigungen eingeräumt worden sind, sind — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entchädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Feststellung der für diese Mitbenützung zu entrichtenden Entschädigung hat, sofern nicht zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären hierüber anderweitige Vereinbarungen getroffen wurden, nach den als Beilage C zur Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im R.-G.-Bl., Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen zu erfolgen.

Die Mitbenützung hat nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Localbahn nicht gestört wird, und darf dieselbe nicht zu Concurrenzzwecken gegenüber der Localbahnunternehmung ausgenützt werden.

Sofern der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den derselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbar sein sollte, sind die hiedurch erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.

Artikel XIII.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf die gesetzliche Landeswährung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen in den eigenen Reinerträgnissen der Bahn und in den von den Interessenten und autonomen Körperschaften zugesicherten Frachten- und Ertragsgarantien als dauernd gesichert erscheint.

Bahnunternehmungen, bei welchen aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874 (R.-G.-Bl. Nr. 70) nicht zulässig erscheint, sind von der Ausgabe der Prioritätsobligationen ausgeschlossen.

Artikel XIV.

Die Benützung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Die Anlage der Bahn hat jedoch bei militärisch wichtigen Strassenzügen stets derart zu erfolgen, dass im Bedarfsfalle die ganze Strassenbreite vom Militärfuhrwerke benützt werden kann.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sind im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium in erster Instanz durch die politische Landesbehörde im Einvernehmen mit der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (Localbahnamt), in zweiter Instanz durch das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt in keinem Falle, somit auch dann nicht zu entrichten, wenn, wie dies bei militärisch minder wichtigen Strassenzügen vorzugsweise anzustreben ist, der von der Localbahn benützte Strassentheil von der übrigen Strassenfläche abgegrenzt und mit Rücksicht auf die in Folge der Bahnanlage zu gewärtigende Verminderung des Strassenfuhrwerks-Verkehres der Localbahn zur ausschliesslichen Benützung überlassen wird.

Die Abgrenzung der Bahn vom restirenden Theile der Strasse hat derart zu geschehen, dass die etwa hergestellten Barrièren rasch beseitigt werden können, wenn die Nothwendigkeit eintritt, die ganze Strassenbreite für militärische Bewegungen zu benützen.

Die Kosten der durch die Bahnanlage bedingten Reconstruction der Strasse, sowie die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung und der zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erforderlichen Säuberung des thatsächlich benützten Strassentheiles, ferner etwaige, durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten für die Strassenerhaltung überhaupt, für die Behebung von Elementarschäden und für Neuherstellungen, welche aus Strassenverkehrsrücksichten nothwendig werden, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Weitergehende, als die in dem vorstehenden Absatze angeführten Verpflichtungen, insbesondere in Bezug auf die Verstärkung und Erhaltung von Brücken und von unter dem Strassenkörper befindlichen Objecten, ferner in Bezug auf die Erhaltung und Reinigung der bahnseitigen Bankette, Gräben und Böschungen, sowie in Bezug auf die Schneesäuberung dürfen der Localbahnunternehmung nicht auferlegt werden, sofern die bezüglichen Arbeiten und Leistungen nicht durch den Bestand der Bahnanlage veranlasst werden.

Nichtärarische öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse Seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen zu werden.

Artikel XV.

Die Localbahnunternehmungen sind verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahnen im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

B. Kleinbahnen (Tertiärbahnen).

Artikel XVI.

Unter Kleinbahnen (Tertiärbahnen) im Sinne dieses Gesetzes sind jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen zu verstehen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen etc.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden.

Die Anerkennung einer Localbahn als Kleinbahn (Tertiärbahn) und die Concessionsertheilung für dieselben steht dem Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien und dem Reichs-Kriegsministerium zu. Die Concessionsdauer ist für autonome Körperschaften mit höchstens 90, für andere Concessionäre mit höchstens 60 Jahren zu bemessen.

Auf Kleinbahnen (Tertiärbahnen) finden die Anordnungen des Abschnittes A dieses Gesetzes mit den nachstehenden Abänderungen und ergänzenden Bestimmungen Anwendung.

Artikel XVII.

Die staatliche Einflussnahme auf den Bau und den Betrieb von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) hat sich lediglich zu beschränken:

1. auf die Genehmigung der allgemeinen Anlage und der Trasseführung der Bahn;

2. auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten;

3. auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen in Folge der Anlage und des Betriebes.

Artikel XVIII.

Die Unternehmungen von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) sind zur Uebernahme der den Localbahnunternehmungen obliegenden Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung nur insoweit zu verpflichten, als diese Leistungen mit Rücksicht auf die Anlage der Bahn und deren Betriebseinrichtung überhaupt durchführbar erscheinen, im Uebrigen aber, abgesehen von der Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der im Dienste reisenden, gehörig legitimirten Staatsaufsichtsorgane und ihres Gepäcks, von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (Post- und Telegraphenverwaltung, Polizei, Finanzwache etc.) enthoben.

Artikel XIX.

Die Festsetzung der Fahr- und Frachtpreise, sowie der Nebengebühren bleibt unter der Voraussetzung einer vollkommen gleichmässigen Behandlung aller die Bahn benützenden Reisenden und Verfrächter den Unternehmungen von Kleinbahmen (Tertiärbahnen) vorbehalten.

Alle Tarifmassnahmen, beziehungsweise Aenderungen derselben sind mindestens acht Tage, Refactien mindestens drei Tage vor deren Einführung öffentlich kundzumachen und der Aufsichtsbehörde zur Kenntniss zu bringen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, sobald die Bahn in drei auf einander folgenden Jahren aus den eigenen Reinerträgnissen das nicht durch Prioritätsobligationen beschaffte Anlagecapital zu mindestens sechs Percent verzinst hat, ermässigte Maximaltarife für den Personen- und Frachtenverkehr nach Anhörung der Unternehmung festzusetzen, wobei jedoch einerseits auf die öffentlichen Interessen, andererseits auf die dauernde Sicherstellung der sechspercentigen Verzinsung des Anlagecapitals nebst der Tilgungsquote aus den eigenen Reinerträgnissen der Bahn Bedacht zu nehmen ist.

Artikel XX.

Bezüglich der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) wird die Dauer der für Localbahnen normirten Steuerbefreiung auf 15 Jahre beschränkt; die Regierung wird jedoch ermächtigt, bei solchen Kleinbahnen (Tertiärbahnen), deren Herstellung sich mit Rücksicht auf die zu bewältigenden baulichen Schwierigkeiten besonders kostspielig gestaltet, auch eine längere Steuerbefreiung innerhalb der durch Artikel V d) für Localbahnen festgesetzten Grenze von 25 Jahren zu bewilligen.

Ferner wird bezüglich der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) die Percentualgebühr, welche nach Artikel V, lit. f), an Stelle des Personen-Fahrkartenstempels treten kann, auf ein Percent des Fahrpreises ermässigt, sofern nicht in letzterer Hinsicht die Befreiung von der Entrichtung des Personen-Fahrkartenstempels in Gemässheit der Bestimmungen der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, eintritt.

Artikel XXI.

Die Regierung wird ermächtigt, die Concessionirung von Kleinbahnen (Tertiärbahnen) auf das bezüglich der Localbahnen nach Artikel XII vorzubehaltende Recht der jederzeitigen Einlösung durch den Staat, sowie auf das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht zu verzichten. Autonomen Körperschaften gegenüber ist auf das staatliche Recht der Einlösung und des Heimfalles zu verzichten.

C. Schlussbestimmungen.

Artikel XXII.

Die Vorschriften für die Vorbereitung von Local- und Kleinbahnen, insbesondere für die Aufstellung und amtliche Behandlung der einschlägigen technischen Operate, sowie die Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb solcher Bahnen sind von der Regierung im Verordnungswege zu erlassen, und ist hiebei auf die weitestgehende Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens, wie auch auf die thunlichste Erleichterung und Verwohlfeilung des Baues und der Betriebseinrichtungen Bedacht zu nehmen.

Artikel XXIII.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes können auch auf bestehende Bahnen der im Artikel I und XVI dieses Gesetzes bezeichneten Art mit der Beschränkung angewendet werden, dass für dieselben nicht die nach Artikel V, lit. a) bis d), zulässigen, sondern lediglich jene Bestimmungen und finanziellen Begünstigungen zu gelten haben, welche den betreffenden Unternehmungen bei der Concessionsertheilung gewährt worden sind. Für Strassenbahnen ist jedoch die Zustimmung der Strassenverwaltung erforderlich.

Artikel XXIV.

Dieses Gesetz, durch welches das Gesetz vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, wegen neuerlicher Verlängerung der Wirksamkeit des geltenden Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit 31. December 1894 ausser Kraft gesetzt wird, tritt mit 1. Jänner 1895 in Wirksamkeit und erlischt am 31. December 1904.

Mit dem Vollzuge desselben werden Meine Minister des Handels, des Innern und der Finanzen beauftragt.

Wien, 31. December 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. m.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer, eventuell mit Pferde- oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn, respective Strassenbahn, mit dem Ausgangspunkte nächst der chemischen Fabrik in Aussig nach Schönpriesen mit Abzweigungen zu den benachbarten Industrie-Etablissements.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Victor Noback, Unternehmer für Erbauung von Localbahnen in Prag, im Vereine mit Julius Richter, Dampfziegeleibesitzer und Kaufmann in Aussig, und Alwin Köhler, Baumeister und Obmann der Bezirksvertretung in Aussig, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer, eventuell mit Pferde- oder Dampfkraft zu betreibende Localbahn respective Strassenbahn mit dem Ausgangspunkte nächst der chemischen Fabrik in Aussig nach Schönpriesen mit Abzweigungen zu den benachbarten Industrie-Etablissements im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. December 1894. Z. 65.973.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Skutsch-Polička. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. December 1894 die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Wenzel Hübsch und Josef Tanabauer vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Skutsch der Oesterr. Nordwestbahn nach Polička im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 66.636.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Veränderung in der Station Tinischt.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. October durchgeführten politischen Begehung wurde für die Erweiterung der Station Tinischt der Bauconsens ertheilt.

[27. December 1894, Z. 69.800.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaage in Praskacka.) Für Zwecke der Zuckerfabrik Komarek & Comp. in Königgrätz wurde in der Haltestelle Praskacka eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt.

[27. December 1894, Z. 70.068.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Liebau: Wagenkasten-Aufstellung in Předměřitz und Schwadowitz-Eipel.) In der Station Předměřitz wird zur Unterbringung der Eilgüter ein Wagenkasten und in der Station Schwadowitz-Eipel ein solcher als Holz- und Kohlenschuppen für die Parteien des Wohngebäudes aufgestellt.

[10. December 1894, Z. 66.883.]

— (Linie Pardubitz — Liebau: Wirthschaftsschuppen in Jessenitz.) In der Haltestelle Jessenitz wird für den Bahnwächter Josef Gottstein beim Wächterhause Nr. 10 L. nächst km. 8·8/9 der Strecke Josefstadt—Böhm.-Skalitz ein hölzerner Wirthschaftsschuppen hergestellt.

[21. December 1894, Z. 69.275.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Bauliche Veränderung in der Station Tannwald.) Das Project für die Erweiterung und Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Tannwald anlässlich der Einmündung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde genehmigt.

[24. December 1894, Z. 69.612.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Rampenherstellung.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Errichtung einer 3 m breiten Wirthschaftsrampe in km 16·2/3 der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde zur Ausführung genehmigt. [22. December 1894, H.-M.-Z. 69.278.]

— (Schuppen in Heraletz-Pollerskirchen.) In der Station Heraletz-Pollerskirchen wird für Zwecke des Josef Schwenger in Iglau ein Schuppen zur Einlagerung von Kalk, Cement und Kunstdünger hergestellt.

[27. December 1894, Z. 70.069.]

Localbahn Cilli-Wöllan. (Bauherstellung.) Das von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegte Project für die Verlängerung der Laderampe in der Station Wöllan der Localbahn Cilli-Wöllan wurde zur Ausführung genehmigt.

[22. December 1894, H.-M.-Z. 69.011.]

Salzkammergut-Localbahn. (Bauherstellungen.) Das von der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Ausführung von Dachzimmern in den Stationen St. Gilgen und St. Wolfgang, wurde gutgeheissen und an die k. k. Landesregierung in Salzburg zur Amtshandlung im Namen des Handelsministers übersendet.

[22. December 1894, H.-M.-Z. 67.831.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung der Projecte mehrerer von der Wr. Neudorfer-Guntramsdorfer Bahn abzweigenden Schleppbahnen auf den 10. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut.

[3. Jänner, G.-I.-Z. 23.801 ex 1894.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zurückweisung von Frachtbriefen mit unzulässigen oder an unrichtiger Stelle angebrachten nachrichtlichen Vermerken. Das Handelsministerium hat Kenntniss erlangt, dass von den Finanzbehörden Frachtbriefe aus dem Grunde gefällsamtlich beanständet wurden, weil die am Frachtbriefe ertheilte Disposition für die Weiterbeförderung der Sendung von der Bahnstation ab, in welcher der Bahntransport geendigt hat, in einer unzulässigen Form und an unrichtiger Frachtbriefstelle gegeben war. So wurde in dem einen Falle der Vermerk über die Weiterbeförderung der Sendung in die Rubrik: „Etwa beantragter Transportweg", in einem anderen Falle in die Rubrik: „Sonstige zulässige Erklärungen", und in beiden Fällen mit Hinweglassung des vorgeschriebenen Zusatzes: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" eingetragen. Diese vorschriftswidrige Ausstellung der Frachtbriefe hat den Finanzbehörden zu der Auslegung Anlass gegeben, dass die Länge des anschliessenden Landtransportes der kilometrischen Länge des Eisenbahntransportes zuzurechnen sei und die in den gegebenen Fällen für die Länge des Eisenbahntransportes mit einer Stempelmarke zu einem Kreuzer genügend gestempelten Frachtbriefe mit einer Stempelmarke zu fünf Kreuzer zu versehen gewesen wären. Da die Disposition für die Weiterbeförderung in Form der zulässigen Frachtbrieferklärung „zur Weiterbeförderung an N. N. — ohne Verbindlichkeit für die Bahn" auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes (§ 52, Abs. 5, des Eisenbahn-Betriebsreglements) zu geben ist, so hat das Handelsministerium die betheiligten Bahnverwaltungen eingeladen, die unterstehenden Stationen anzuweisen, in Hinkunft Frachtbriefe nicht anzunehmen, welche derartige unzulässige, unvollständige oder an unrichtiger Stelle angebrachte nachrichtliche Vermerke enthalten.

[15. December 1894, Z. 53.634.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anwendung des blauen Lichtes als Geleiseabschluss-Signal in der Station Obernitz.) Im Hinblicke auf die Bestimmung in Punkt 34 der zur Einführung gelangenden neuen Signalordnung und auf die Anmerkung hiezu hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit nachträglicher Genehmigung des Handelsministeriums das blaue Licht als Geleiseabschluss-Signal in der Station Obernitz in Anwendung gebracht. [22. December 1894, Z. 68.732.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Typengenehmigung für eine Schnellzugslocomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Skizzenpläne für eine fünfachsige Schnellzugslocomotive und für den zugehörigen Tender genehmigt. [Z. 66.783 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 14. und 21. August 1894 fand am Wiener Nordwestbahnhofe im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich zweier für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn bestimmter Tenderlocomotiven mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 532 und 533, sind beide in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf nach den mit Handelsministerialerlass vom 22. Mai 1890, Z. 13.617, genehmigten Typenplänen gebaut und tragen die Fabriksnummern 918 und 919. Die Kessel beider Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Jede derselben hat im Ganzen 3 Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; Laufachsen sind keine vorhanden, hingegen sind sämmtliche 3 Achsen mit einander gekuppelt. Die Locomotive hat aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction Allan, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel wird mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede der Maschinen ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, 2 Stück Injectoren nach Schlu, Dampfstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, Spindelbremse, Pulsometerwechsel und mit Dampfheizung, Ricourventil, Wasserabscheidevorrichtung im Dom, Einrichtung zum Kohlenässen, Regulatorschmiervase, Wechsel zum Vorwärmen des Tenderwassers und einer Schutzvorrichtung gegen das Zerspringen des Wasserstandglases. Die Spurweite der Maschinen ist normal, das Totalgewicht jeder derselben beträgt im ausgerüsteten Zustande 40 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Die Probefahrten wurden auf der 10·3 km langen Strecke von Jedlesee bis Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 63, bezw. 65 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 47 km erzielt. Da beide Maschinen selbst bei den erreichten höchsten Geschwindigkeiten einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, so obwaltete in Anbetracht des in jeder Beziehung günstigen Ergebnisses keinerlei Anstand, beide Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu übergeben. [Z. 70.065 ex 1894.]

Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl-Puchstein. (Abänderung der Bezeichnung der Endstation Giesshübl-Puchstein.) Das k. k. Handelsministerium hat die Namensänderung der Endstation Giesshübl-Puchstein der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein in „Giesshübl Sauerbrunn" genehmigt. [7. December, H.-M.-Z. 64.701.]

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg)

6. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Hannsdorf—Niederlindewiese mit den Nr. 12 und 11 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg)

7. Jänner. Lastzugsverkehr zwischen Radziwiłow—Brody und Brody—Krasne bleibt vorläufig für den 8. Jänner eingestellt, dagegen wird der Personenzugsverkehr aufrecht erhalten.

7. Jänner. In der Strecke Rawa-ruska—Sokal Gesammtverkehr auf unbestimmte Zeit eingestellt.

7. Jänner. Gesammtverkehr auf der Kolomeaer Localbahn voraussichtlich auf 3 Tage eingestellt.

8. Jänner. Personenzugsverkehr in der Strecke Rawa-ruska—Sokal wieder aufgenommen. Güterverkehr in dieser Strecke bleibt noch eingestellt.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

7. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostromčř und Sadova-Dohalic-Smiřic wieder aufgenommen. Die erst verkehrenden Züge sind Nr. 4 am 7. Jänner und Zug Nr. 101 am 8. Jänner.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

9. Jänner. Wegen Schneeverwehung konnten in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim die Züge Nr. 532 und 537 nicht verkehren.

Ausland.

Russland. (Aenderung von Stationsnamen.) Auf den Südwestbahnen sind mit Genehmigung des Ministeriums der Verkehrsanstalten die folgenden Stationen umbenannt worden, und zwar: die Station „Kasajaklija" in „Taraklija" und die Station „Olschanka" in „Tschudnow-Wolynski".

— (Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Worobeika.) Die Station der Nowgoroder (schmalspurigen) Bahn „Worobeika" ist in eine Halbstation umgewandelt worden, wobei für die Zukunft die Annahme und Ausgabe von Fracht- und Eilgut eingestellt ist und die Station somit nur noch dem Personenverkehr dienen wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" aus Santos). Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 11. October 1894 von Santos abgefahren und am 16. November mit 2473 Gewichtstonnen Ladung in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 2,013.600 kg Kaffee; aus Rio de Janeiro 438.000 kg Kaffee und 21.184 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,467.500 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 7. bis zum 13. Jänner.

Adriatischer Dienst.

8. Jänner. um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

9. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän A. Mocole, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Rovigno, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

10. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän V. Guttmann, nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuova (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

12. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän N. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

8. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän C. Buzik, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmé, Vathy, Rhodus und Mitylene.

9. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän L. Brelich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh, Gallipoli und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

11. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vorwärts", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

12. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medusa", Capitän T. Androvich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela", Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. Jänner, Dampfer „Castore", Capitän G. Sabadini, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe des Nachtrages III zum Gütertarife Theil II, Heft 2, und des Nachtrages II zum Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 tritt der Nachtrag III zum Gütertarife Theil II, Heft 2, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes, sowie der Nachtrag II zum Anhange zu diesem Tarifhefte in Kraft.

Der ersterwähnte Nachtrag enthält unter Anderem einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 27) für Thomasschlackenmehl, die Aufnahme der Station Freiwaldau-Gräfenberg in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Eisen etc.), der Station Namiescht in den Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide etc.) und eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 b.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen, und zwar ersterer zum Preise von 20 Pf. oder 10 kr., letzterer kostenfrei erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1895. [27]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Auf Seite 18 des vom 1. August 1894 giltigen Nachtrages III zum Gütertarife ist nach dem ersten Absatze einzuschalten:

„Bei Sendungen von Eiern, welche von Russland mittelst Bahn in Podwołoczyska anlangen, wird gestattet, dass dieselben bis zur Weiterbeförderung binnen der vorgeschriebenen Frist auch in Privatmagazine ausserhalb des Bahnrayons eingelagert werden dürfen.

Bei der Neuaufgabe solcher in Privatmagazine eingelagerter Sendungen ist zum Nachweise der russischen Herkunft der russische Frachtbrief für den Transport bis Podwołoczyska Seitens der Partei beizubringen und auf Grund desselben die russische Herkunft der Sendung auf dem Frachtbriefe für die Weiterbeförderung durch den Stationsvorstand zu bestätigen."

Diese Massregel tritt mit sofortiger Giltigkeit in Kraft.

Wien, am 5. Jänner 1895. [28]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Hohenau in den Ausnahmetarif für Zucker.

Die Station Hohenau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird mit Giltigkeit vom 25. Jänner 1895 in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Zucker des oben genannten Verbandes mit directen Frachtsätzen einbezogen.

In dem Tarife vom 1. Jänner l. J. für den erwähnten Verkehr ist in Gruppe II einzustellen:

a) auf Seite 198 die Theilfrachtsätze:

Von	a		b		c	
	I	II	I	II	I	II
	Centimes pro 100 kg					
Hohenau	437	292	443	438	338	333

b) auf Seite 199 folgende Stationstarife:

Von	Nach					
	Braila		Bucuresti Filaret		Bucuresti gara de nord	
	I	II	I	II	I	II
	Centimes pro 100 kg					
Hohenau	702	572	600	565	592	558

Von	Nach					
	Buzeu		Calarasi		Focsani	
	I	II	I	II	I	II
	Centimes pro 100 Kilogramm					
Hohenau	601	554	721	661	672	498

Von	Nach					
	Galati		Ramnicul Sarat		Teruci	
	I	II	I	II	I	II
	Centimes pro 100 Kilogramm					
Hohenau	734	565	636	527	694	497

Vorstehende Frachtsätze finden im Kartirungswege Anwendung.

Wien, am 5. Jänner 1895. [29]

Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 29. November 1894, Z. 61.807, werden vom 1. Jänner 1895 angefangen für die Ueberführung von Gütern von Linz Hauptbahnhof nach Linz Umschlagplatz oder umgekehrt zu den in dem § 63 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom Jahre 1893 festgesetzten reglementarischen Lieferfristen nachfolgende Zuschlagsfristen in Anwendung gebracht:

für Eilgüter . . . . 12 Stunden
für Frachtgüter . . 24 Stunden.

Wien, am 8. Jänner 1895. [30]

Sonstige Nachrichten.

Directe Gütertarife für den Verkehr mit dem In- und Auslande. (Eliminirung der Tarifbestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter, sowie über die bedeckte oder unbedeckte Beförderung derselben.) Eine Bahnverwaltung hatte einen directen Gütertarif für den Verkehr mit dem Auslande zur aufsichtsbehördlichen Genehmigung in Vorlage gebracht, in welchem für jeden der zahlreichen Ausnahmetarife besondere Bestimmungen über das Auf- und Abladen, sowie über die Bedeckung der Güter vorgesehen waren. Nachdem nun die Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter den einschlägigen Vorschriften des den österreichischen und ungarischen Bahnen gemeinsamen Tariftheiles I nicht entsprechen, jene über die Bedeckung der Güter sich nur als eine Wiederholung der in dem Theil I der Tarife für den betreffenden Auslandsverkehr ohnehin schon enthaltenen Bestimmungen darstellten und damit die allseitig als nothwendig empfundene Uebersichtlichkeit der Tarife nur beeinträchtigt würde, hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen mit Erlass vom 16. Juni 1894, Z. 10.256/III, bemerkt, dass auf die möglichst vollständige Uebereinstimmung der besonderen Vorschriften in den directen Tarifen mit den einschlägigen Normen des österr.-ungarischen Tariftheiles I grosser Werth gelegt werden müsse. Es würde sich überhaupt empfehlen, die Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter aus den directen Tarifen zu eliminiren, nachdem — von vereinzelten Ausnahmsfällen abgesehen — hiefür in der Regel die betreffenden allgemeinen oder localen Bestimmungen der österr. Aufgabs-, bezw. Empfangsstation massgebend sein werden. Zugleich hat die k. k. General-Inspection darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter naturgemäss einen integrirenden Bestandtheil des Tariftheiles I (Reformtarifes) bilden und wie sämmtliche Bestimmungen dieses Reformtarifes auf Vereinbarungen beruhen, welche seinerzeit zwischen dem k. k. Handelsministerium und den Bahnverwaltungen getroffen worden sind, daher auch, wie dies schon mit dem General-Inspections-Erlasse vom 25. März 1881, Z. 3777 (Centralbl. Nr. 39 ex 1881), den Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht wurde, nur mit Zustimmung des genannten Ministeriums geändert werden dürfen.

Rheinisch-Westphälisch-Niederländischer Verkehr und Deutsch-Niederländischer Verband. (Einführung einer directen Abfertigung von lebenden Thieren von den Stationen Maestricht und Roermond.) Vom 1. Jänner 1895 ab findet eine directe Abfertigung von lebenden Thieren im Verkehre mit den Stationen Maestricht und Roermond der Grand Central Belge Eisenbahn unter Zugrundelegung der in den Heften A 7, B 7 und C 7 des Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen Gütertarifes vom 1. August 1890 nebst Nachträgen enthaltenen betreffenden Entfernungen und der im Tarif vom 1. Jänner 1890 für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Deutsch-Niederländischen Verbande enthaltenen betreffenden Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover (ausschliesslich der Stationen der Strecken Bremerhaven—Nienburg, Buchholz—Harburg—Eschede, Kirchlengern—Hörstel und der Station Grohn-Vegesack), Berlin, Erfurt, Frankfurt a. M. und Magdeburg, sowie den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen statt.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Ausdehnung der Giltigkeit der im Heft 5 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kartoffeln.) Vom 20. December 1894 ab gelten die im Heft 5 für die Station Eger vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kartoffeln auch für die Stationen Franzensbad und Voitersreuth der Sächsischen Staatsbahn.

Ausfuhrtarife für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. (Einführung eines neuen Ausfuhrtarifes.) An Stelle der aufgehobenen Ausnahmetarife für die directe Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland vom 1. Jänner 1891 nebst Nachträgen trat am 1. Jänner 1895 ein neuer „Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen transito, Prostken transito, Illowo transito und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland (ausgenommen Polen)“ in Kraft.

Der Tarif für den directen Güterverkehr nach Alexandrowo und Mlawa zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn, bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen vom 1. Jänner 1893 bleibt unverändert bestehen, da der eingangs genannte neue Ausfuhrtarif nur nach russischen Stationen nördlich, östlich oder südlich der Linie Bialystok—Brest—Kowel gilt.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband, sowie Berlin-Württembergischer und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. (Ausserkraftsetzung der directen Frachtsätze für die Station Bregenz.) Am 1. Februar 1895 treten in den vorbezeichneten Verkehren die directen Frachtsätze für die Station Bregenz ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab findet die directe Güterabfertigung von und nach Bregenz nur noch in den betreffenden Verkehren mit der Bayerischen Staatsbahn statt.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Einführung eines neuen Nachtrages zum Theil I für den vorbezeichneten Verkehr.) Am 1. Jänner 1895 trat zum Verbands-Gütertarif, Theil I, für den Französisch-Deutschen Güterverkehr über Belgien vom 1. Februar 1893 der Nachtrag II in Kraft. Durch denselben wird dem Theil I die Bezeichnung „Abtheilung A“ beigelegt und ausserdem eine Aenderung der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement herbeigeführt.

Am gleichen Tage wurde der Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif zu den am 1. Jänner 1895 zur Einführung gelangten neuen Tarifen für den seitherigen Bereich des Rheinisch-Westphälischen Verkehres mit der Französischen Nordbahn, in Wirksamkeit gesetzt. Durch denselben werden der Rheinisch-Französische und der Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französische Gütertarif, Heft I und II, vom 1. Februar 1880, sowie der Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französische Gütertarif vom 1. Februar 1880 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin und der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. (Einführung eines neuen Nachtrages.) Mit 1. Jänner 1895 trat zu dem Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Verkehr (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin—Breslau) ein Nachtrag 7 in Kraft.

Derselbe enthält neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Blankensee i. Mecklenburg, Gross-Kiesow und Neustrelitz des Directionsbezirkes Berlin, Imielin des Directionsbezirkes Breslau und für mehrere Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, Staatsbahnverkehr Magdeburg—Berlin und Erfurt—Berlin. (Transit-Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.) Mit dem 1. Jänner 1895 traten für Braunkohlenbriquetts in Sendungen von mindestens 20 t, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn aufgeliefert werden, von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Erfurt und Magdeburg, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Station Ferdinandshof des diesseitigen Bezirkes Durchgangs-Frachtsätze in der Höhe der Frachtsätze für Ferdinandshof (Ort) abzüglich 0·035 Mk. für 100 kg in Kraft. Dieselben finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche nach ihrer Uebergabe in Ferdinandshof von dort ohne Einlagerung auf den Schmalspurbahnen weiter befördert werden. Für die Weiterbeförderung der Sendungen auf den Schmalspurbahnen werden mit Giltigkeit vom gleichen Tage ab ermässigte Frachtsätze von der Direction der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn-Actiengesellschaft eingeführt.

Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehr Altona—Erfurt, sowie Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einbeziehung der Station Neue Schenke-Ladegleis.) Mit 1. Jänner 1895 wurde die Station Neue Schenke-Ladegleis der Weimar-Geraer Eisenbahn in die Gütertarife für obenbezeichnete Verkehre einbezogen. Die Station Neue Schenke-Ladegleis ist nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern in beschränktem Umfange eingerichtet; die Ver- und Entladung von Langholz, Vieh und Fahrzeugen bleibt bis auf Weiteres ausgeschlossen. Ausser den tarifmässigen Frachten, welche bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind, kommen für jeden auf Neue Schenke-Ladegleis zur Ver- oder Entladung gelangenden Wagen 1·25 Mk. Rangirgebühr zur Erhebung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- **und Liquidirungskosten** vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe **Zugeständniss** Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
108	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	a) Budapest, Vácz und Párkány-Nána, sowie von den Stationen der Linien: Budapest—Hatvan—Miskolcz—Szerencs, Miskolcz—Forró-Encs, Hatvan—Szolnok, Rakos—Ujszász—Szajol—Püspök-Ladány—Debreczen—Szatmár—Debreczen—Nyiregybaza—Tokaj, P. Ladány—Nagyvarad—Kolozsvár—Tövis—Predeal, Abony—Arad—Gyulafehérvar—Tövis, Arad—Temesvár, Budapest—Czegléd—Szeged—Temesvár—Orsova, Nagy Kikinda—Nagy Becskerek, Temesvár—Báziás, Budapest—Zimony, Szabadka—Baja, Nagyvarad—Csaba—Szeged—Szabadka—Zombor, sowie von den Stationen der in diese Linien einmündenden Flügelbahnen und Localbahnen	a) in dem Ostdeutsch-Ungarischen, Westdeutsch-Oesterr.-Ungar., Sächsisch-Ungar. Verband, im Elbe-Umschlagsverkehre, im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar., Niederländisch-Oesterr.-Ungar. und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verband aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** bis 31. December 1895 und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird	Bis Ende December 1895	Die verschiedenen directen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber zu lauten haben und spätestens bis Ende März 1896 in Vorlage zu bringen sind	Im Falle Erreichung eines bis 31. December 1895 zu verfrachtenden Gesammt-Minimalquantums von 10000 Tonnen können die nach den sub a) und b) bezeichneten ausländischen Gebieten bestimmten Sendungen behufs Erreichung der sub a) und b) bedungenen Minimalquantitäten zur gegenseitigen Ergänzung verwendet werden
				b) Von den sub a) bezeichneten Stationen und ausserdem von den Stationen der Linien: Hatvan—Ruttka—Fülek—Miskolcz, Kassa—S. A. Ujhely—Nagy Szöllös, Csap—Ungvár, Batyn—Beszkid, Legenye Mihályi—Vidrány, Kassa—H. Nemetbi, Szerencs—S. A. Ujhely, Nyiregyhaza—Csap und Mikola—Királybáza—M. Sziget	b) im Oesterr.-Ungar.-Bayer., Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband, Rhein- und Main-Umschlagsverkehre, Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen und im Oesterr.-Ungar.-Französischen Verbande aufgenommenen ausländischen Stationen, bezw. für auf Grund der genannten Verbandstarife verrechnete Sendungen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen** bis 31. December 1895 und sofern eine anderweitige Begünstigung nicht in Anspruch genommen wird					2 Kreuzer			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. St.B.	Pferde in Wagenladungen	Györ	a) Wien (St.E.G.) transit b) Klein-Schwechat transit	Die Sendungen müssen für Frankreich bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. ungar. St.B. massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg pro Wagen Kreuzer pro 100 kg a) 60 b) 66		Im Kartirungswege		
				Szabadka						a) 196 b) 202				
110	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Györ	Nach Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz trs., Buchs trs., Sct. Margarethen trs., bezw. Lindau trs., dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungar.-Schweiz., bezw. des Oesterr.-Ungar.-Französch. Verbandes	Verschieden		8 Centimes pro 100 kg von den in den nebenangeführten Tarifen enthaltenen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
111	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. St.B. und K.F.N.B.	Malz		Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach Süddeutschland und der Schweiz)	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der in den Tarifen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, bezw. Süddeutschen Verbandes enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Schweizerischen oder Süddeutschen Stationen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer und Süddeutscher Verband	Verschieden	Verschieden	Centimes / Pfennige	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach Süddeutschen oder Schweizerischen Stationen reexpedirt wurden
				Galgocz-Lipótvár							24 / 19			
				Holics*)							13 / 11			
				Szekelyfalu-Bur-Szt. György**)							23 / 18			
				Nagy-Szombat							24 / 19			
				Nyitra							29 / 23			
				Pozsony							14 / 11			
				Pöstyen							26 / 21			
				Vagujhely							27 / 21			

*) Der Nachlass für die Station Holics ist auch für Wien (K.F.N.B.) trs. (für nach Süddeutschland und der Schweiz bestimmte Sendungen) giltig.
**) Der Nachlass für Székelyfalu-Bur-Szt. György findet auch auf Gerstesendungen Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
112	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus	Budapest- dunaparti teher pályaudvar, Józsefváros, fővárosi közraktárak, nyugoti pályaudvar, Lipótváros	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen Stationen oder nach Stationen der Französischen Osthahn bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen oder mit solchen directen Frachtbriefen, auf welchen die Umkartirung in Wien (St.E.G.) vorgeschrieben ist, aufgegeben werden.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	62 Kreuzer	99 Centimes, resp. 80 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
113	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	B a u m w o l l e	Dresden-Elbkai	P a l o t a - U j p e s t	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893		315 Pfennige		Im Kartirungswege		Vorstehende Frachtsätze ermässigen sich um 5 Pfennige für 100 kg an Coursdifferenz, welche im Sinne der einschlägigen Bestimmung des „Anhanges" zum Tarife dermalen d o p p e l t in Abzug gebracht wird. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						274*) Pfennige				
				Lauhe und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz						279*) Pfennige				
114	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine und Schotter der Classe C und des Specialtarifes 3	Falgendorf	Königinhof	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	9·7 kr.	5·0 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Königinhof als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
115	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1)	**1. Stationen der U.St.B.** Apcz-Szántó Bánocz Bánréve Beregszász Beszterczebánya Csap Csány Feled Fülek Garam-Berzencze Halmi Hidas-Németi Homonna Kisvárda Legénye-Mihály Liszka-Tolcsva Losoncz Munkács Nagy-Mihály Nagy-Szöllös Pásztó Perbenyik Putnok Rimaszombat Rozsnyó Sajó-Szt. Péter Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Selyp Som Szatmar Szegimalom Szomotor Tisza-Ujlak Tornalja Töke-Terebes-Gálszécs Tuzsér Ungvár Vadna Zólyom **2. Stationen der K.O.E.** Von sämmtlichen Stationen	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide auf Seite 33—43 des Tarifes		Nachlass von 15 Pfennigen für 100 kg ohne Rücksicht auf die jeweilige Conrsdifferenz	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zn bringen	
116	Eisenbahn Wien-Aspang		Mehl und Mahlproducte der Pos. M, 4 des Tarifes, Theil I | Getreide der Pos. G—13 des Tarifes, Theil I	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat — und umgekehrt	Trumau	**Gesammt-Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen pro Jahr** in vollen Wagenladnngen von mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür bei Gtereide, und von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen bei Mehl und Mahlproducten; bei letzteren Artikeln wird die Rückvergütung auch dann geleistet, wenn die Mindestladung von 5000 kg für jeden Wagen aus Sendungen an mebrere Empfänger in einer und derselben Abgabsstation besteht	Bis Ende December 1895	Localgütertarif	Kreuzer 10 12 10	8·5 10·5 8·5	1·5 1·5 1·5	Rückvergütung	Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeber, bezw. Empfänger lautenden Aufnahmsscheine und Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Origin.-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
117	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel und Kohle	Ziegelei bei km 534·6—534·7	Bodenbach (St. E. G.) oder vice versa	Die Parteien haben das Auf- und Abladen durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895			fl. 3.50 pro Wagen		Im Abrechnungswege		
			Kohle	Ziegelei bei km 537·6—537·8						fl. 1.— pro Wagen				
			Ziegel und Kohle	Ziegelei bei km 537·0—537·1						fl. 2.— pro Wagen				
			Schotter, Sand, Holz, Ziegel und Kohle	Ziegelei bei km 536·7—536·8						bei Beistellung mehrerer Wagen zu gleicher Zeit fl. 2.— pro Wagen; bei der Beistellung eines einzelnen Wagens fl. 2.50				
			Ziegel und Kohle	Ziegelei bei km 535·8—535·9						fl. 3.— pro Wagen				
118	Buschtěhrader Eisenbahn		Façoneisen	Rakonitz	Krupa transit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; 2. gilt nur für Sendungen, welche nach Kolleschowitz per Bahn befördert werden und für Jechnitz bestimmt sind; 3. Contrahent ist verpflichtet, alle seine Façoneisen-Sendungen, von Stationen der ehemaligen Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, sowie von dem Eisenwerke in Kladno originirend, per Bahn nach Kolleschowitz zu leiten	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	7·9 (Kreuzer österr. Währ.)	5·6	2·3	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
119	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alteisen-Oberbaumaterialien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Nusle-Vršovic	Allen in die Gruppe A fallenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (excl. Wien K.F.J.B.)	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist durch die Partei zu besorgen. Nachweisung der Verwendung des Materiales für Geleisezwecke	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	0·12 kr. pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege	Die das Alteisen-Oberbaumaterial übernehmende Firma hat auf den Frachtbriefen als Absenderin und Empfängerin zu erscheinen	Diese Ermässigung hat nur Giltigkeit für in Nusle-Vršovic gesammelte Alteisen-Oberbaumaterialien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen
120	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (ausgenommen Traubenzucker und Stärkezucker)	Neratovic	Basel und Schaffhausen	Einhaltung der zutreffenden Tarifbestimmungen	Vom 23. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif Theil II, Tarifheft Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1886	Verschieden	Die für Čakovic bestehenden Frachtsätze finden unter Zuschlag von 4 Centimes pro 100 kg Anwendung auf Transporte von Neratovic	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit St. Margrethen transit und Lindau transit			Ausnahmetarif für Zucker des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1891						
121	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Nürschan	Györ	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 81·5	kr. 75·8	kr. 5·7	Im Kartirungswege		
					Czegled				117·8	109·0	8·8			
					Szeged				131·8	123·8	8·0			
					Arad				137·8	129·8	8·0			
122	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Reis, ungeschält	Roveredo	Salzburg	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 166 127	kr. a) 150 b) 118	kr. 16 9	Im Kartirungswege		
			Reis, geschält						166 157·5	a) 150 b) 142	16 15·5			
123	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kassa-Tornaer Localbahn	Roheisen	Poeskaj	Oderberg	Frachtzahlung nach dem factischen Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	78·5 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
124	Südbahn-Gesellschaft		Grieskohle	Trifail	Adelsberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	54	47	7	Im Kartirungswege		
125	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Düngergyps	Mödling	Absdorf-Hippersdorf Eggenburg Gross-Weikersdorf Limberg-Maissau Sigmundsherberg (k.k.St.B. und Oe.N.W.B.)	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der für den Specialtarif 3 bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife	50 62 54 60 56 Heller inclus. Mgb.	50 56 54 56 56	— 6 — 4 — Heller	Im Kartirungswege		
126	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Fette Schweine	Pécs	Wien (St.E.G.) u. Wien-Matzleinsdorf Wien St. Marx	Aufgabe in Wagenladungen und Benützung von Borstenvieh-Etagewagen bis zu 15·6 m² Ladefläche, insolange der Verbandstarif nicht billigere Sätze ergibt. Die Bestimmungen des Verbandtarifes bleiben unberührt	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil IV, Heft 1	Verschieden	Pro Wagen in Hellern 16676 18314	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Eszek	Wien (St.E.G.) u. Wien-Matzleinsdorf Wien St. Marx					20920 22558				
127	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Specerei- und Manufacturwaaren	Wien (Matzleinsdorf)	Felsö-Eör und Pinkafö	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	Verschieden	262 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
128	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Emballagen, in Posit. E 19 der Waaren-Classification des Tarifes, Theil I rangirend	Teplitz	Pécs Sopron S.B. Sopron R.Oe.E.E.	Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	359 231 231 Heller incl. Mgb. u. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
129	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Bastaji Daruvar Koncanica-Zdenci	Klagenfurt transit für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling	**Nachweisung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen während der Begünstigungsdauer** unter Einrechnung der während der Begünstigungsdauer ab Gyulaves, Slrač und Pakracz-Lipik nach nebigen Bestimmungsstationen expedirten Quantitäten. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Bestehende ermässigte Kartirungs-Frachtsätze	124 130 130 Heller inclus. ungar. Steuer	114 114 114	10 16 16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
130	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Wostromeř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	31·6 kr.	23·4 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Hořic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
131	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C (Position 8—57 laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893)	Znaim Oe.N.W.B.	Wien-Nordwestbahnhof loco und transit	Die Gebührenberechnung erfolgt stets mindestens nach dem Ladegewichte des für den Transport beigestellten Wagens. Das Auf- und Abladen dieser Transporte muss auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig hiefür festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	28·2 kr.	11 kr.	17·2 kr.	Im Kartirungswege		
132	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben, in Fässern oder Kisten verpackt	Zieditz	Wien K.F.J.B. oder Wien-Praterquai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	95·3 kr.	72·3 kr.	23 kr.	Im Kartirungswege		
133	K.k.St.B.		Hornvieh	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 1. Jänner 1895 unter Posit. 9 für Separatviehzüge von mindestens 20 Wagenladungen publicirte Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Separatviehzüge von Czortkow nach Stanislau Anwendung.										
134	B.N.B.	Für die zur Neuanlage oder Erweiterung 1. einer Baumwollspinnerei in Warnsdorf, 2. einer Baumwoll- und Schafwollwaaren-Fabrik in Schluckenau, 3. einer mechanischen Weberei bei Schönfeld, 4. einer Cottondruckerei in B.-Leipa dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895 die im Ausnahmetarife Nr. 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach den bezüglichen Bahnstationen zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.													
135	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Bahn	Maschinen, Motoren, Materialien und Einrichtungsgegenstände	Für die Transporte von Maschinen, Motoren, Materialien und Einrichtungsgegenständen, welche bei der Installation der elektrischen Anlage beim Bergbaue in Kalkgrub Verwendung finden, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, rücksichtlich der Strecken Graz S.B.—Wies und Schwanberg ein 25percentiger Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Localtarifes (Theil II) der Graz-Köflacher Bahn unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes XVII des Localtarifes (Theil II) der Südbahn im Rückvergütungswege bewilligt											

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1895 sub Post 27 hat es in der Rubrik „nach" anstatt „Köhanya-felsó" richtig „Köbanya-alsó" zu lauten.

Kundmachung.

Bei der in Gemässheit des § 18 der Anstaltsstatuten am **5. Jänner 1895** vorgenommenen **X. öffentlichen Verlosung der Pfandbriefe der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt** sind nachstehende Pfandbriefe im Gesammtbetrage von 121.800 fl. ö. W. gezogen worden:

à 5000 fl.: Nr. 505, 738, 130 , 1444, 1512. 1513. 1821. 2422. 2423, 3137, 3532, 3637, 4232;
à 1000 fl.: Nr. 93. 94, 95, 96, 97, 195, 1307. 1396. 2428. 2429, 2430, 2431, 2432, 3427, 3428. 3429, 3430, 3431, 3753, 3812. 3813, 3814, 3815, 3818, 4084, 4992, 5113, 5331. 6156, 6429, 6666, 6765. 6858, 7071. 7313. 7874, 8116. 8441. 9306. 9307, 9308, 9309, 10065, 10147, 10365. 10550, 10551, 10552;
à 500 fl.: Nr. 4, 265, 325, 562, 604, 804, 904, 1430, 1515. 2015. 2230;
à 100 fl.: Nr. 45, 47, 372, 675, 1184, 1239. 1641, 2183, 2295, 2372, 2529, 2872, 3196, 3778, 4088, 4894, 5125, 5126, 5272, 5292, 5354, 5805, 6480, 6484, 6787, 6876, 7008, 7125, 7129, 7221, 7227;
à 50 fl.: Nr. 22, 189, 389, 551.

Die Zahlung dieser Pfandbriefe erfolgt nach § 20 der Anstaltsstatuten s e c h s M o n a t e nach der Ziehung, sonach am 1. Juli 1895 in Wien durch die Anstaltscassa gegen Rückstellung des Pfandbriefes sammt Couponsbogen und Talon. — Verloste Pfandbriefe werden gegen neue umgetauscht, hiebei bereits behobene Coupons vom Capitale nicht in Abzug gebracht; dem Pfandbriefbesitzer verloster Stücke, welcher bei deren Einlösung das Capital behebt, werden vom Verfallstage 3 Percent Zinsen vergütet.

Von den bei **früheren Verlosungen gezogenen Pfandbriefen sind noch nicht zur Einlösung gelangt:**

à 5000 fl.: Nr. 261, 461, 630, 1667, 1960, 2130, 3528;
à 1000 fl.: Nr. 379, 426, 542, 543, 544, 687, 880, 964, 977, 1306, 1361, 1364, 1371, 1462, 1664, 1915, 3207, 3214, 3459, 3633, 3634, 3865, 3943, 4495, 4518, 4860, 4949, 5031, 5360, 5373, 5641, 5646, 6033, 6269, 6468, 6894, 6909, 6946, 7867, 8119, 8762, 9460;
à 500 fl.: Nr. 407, 533, 879, 923, 1148, 1478, 1479, 1712, 2012;
è 100 fl.: Nr. 41, 42, 70, 83, 97, 178, 275, 595, 634, 795, 945, 965, 966, 1086, 1234, 1282, 1406, 1643. 1675, 1819, 2075, 2210, 2237, 2503, 2515, 2567, 2572, 2606, 2686, 2909, 2954, 3045, 3046, 3659, 3937, 4528, 4600, 4706, 4959, 5392, 5610, 5918, 6266, 6792, 6866, 6892;
à 50 fl.: Nr. 20, 21, 24, 222, 399.

Die nächste (XI.) Verlosung findet Freitag den 5. Juli 1895 statt.

Wien, am 5. Jänner 1895.

Vom Curatorium der n.-ö. Landes-Hypothekenanstalt.

(458)

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife
für

Lagerzins per 100 kg und Woche

I. **Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen
Farbhölzer in Blöcken
Kolophonium
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . $\frac{1}{2}$ kr.

II. **Wein** in Fässern
in Partien von mindestens 100 Metercentner . . $1\frac{1}{2}$ kr.

III. **Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln**
in Partien von mindestens 100 Metercentner . . $1\frac{1}{2}$ kr.

IV. **Fabriksfeigen**
Johannisbrod in Säcken
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . 1 kr.

V. **Haselnüsse**, geschält in Säcken
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . $1\frac{1}{2}$ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 12. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Bestrebungen für den Bau von Vicinalbahnen in England.

Der Bau von Eisenbahnen niederer Ordnung (Vicinalbahnen, light railways) hat bisher in England und Schottland noch wenig Fortschritte gemacht, nur in Irland sind einige Bahnen dieser Kategorie mit gutem Erfolge zur Ausführung gelangt. Um auch diese Art von Bahnen in England einzuführen, wurde am 6. December 1894 in London ein Comité gebildet, welches über die zweckmässigste Weise und die finanziellen Modalitäten der Realisirung solcher Bahnen Studien anstellen und hierüber berichten wird.

Die Mitglieder dieses Comité wurden in einer am vorgenannten Tage abgehaltenen grossen Conferenz aller Factoren, welche an dem Zustandekommen von Vicinalbahnen interessirt sind, gewählt. Das Comité besteht aus dem Herzoge von Sutherland als Vorsitzenden und folgenden Mitgliedern: Lord Claud Hamilton, Lord Cathcart, Lord Thring, Lord Fitzmaurice, Sir Michael Hicks-Beach, Sir B. Samuelson, Sir A. Hickman, Sir C. Boyle, Sir B. Baker, Sir A. Rendel, Sir A. Clarke und den Herren A. Siemens, Jackson, Beachcroft, Hopwood, Meik, Hobhouse, Acworth, Storey, Humphreys, Owen, Sellon, Channing und Wain.

An der Conferenz betheiligten sich Vertreter des Londoner Handelsamtes (Mr. Bryce, der Präsident desselben, als Vorsitzender der Conferenz), ferner Vertreter der Londoner Grafschaft, der Londoner Handelskammer, der Vereinigung der britischen Handelskammern, sowie jene der Agriculturkammern, der Bahngesellschaften, der städtischen Corporationen, Vertreter des Instituts der Civilingenieure, der Geometer, der Elektricitäts- und Maschineningenieure, des Tramwayinstituts von Grossbritannien und Irland, endlich Vertreter der Vereinigung der Grafschaftsräthe.

Aus Schottland betheiligten sich an der Conferenz Vertreter der Stadt Edinburgh und mehrerer anderer Städte, sowie der schottischen Agriculturkammer.

Mr. Bryce betonte in der Eröffnungsrede, dass das Bedürfniss nach billigen Bahnen sich sowohl für die Agriculturdistricte, als auch für die städtischen Bezirke fühlbar mache; für erstere insbesondere zu dem Zwecke des erleichterten Transportes ihrer landwirthschaftlichen Producte in die grösseren Städte, für letztere, um der dicht zusammengedrängten Bevölkerung, vornehmlich den Arbeitern, die Möglichkeit zu bieten, gesündere Heimstätten an den Grenzen des Stadtgebietes aufzusuchen. In ersterer Beziehung wies der Vorsitzende auf den Umstand hin, dass bisher viele Bedürfnisse des täglichen Lebens, so z. B. die Producte der Milchwirthschaft, von Dänemark und sogar vom Continente in die städtischen Centren geliefert werden. Durch billig hergestellte und ökonomisch betriebene Bahnen könnten die einheimischen Landbezirke an der Verproviantirung der grossen Städte einen ungleich grösseren Antheil nehmen, als es bis nun der Fall sei.

Weiters bemerkte der Redner, dass der Grund, warum die Baukosten von Bahnen in England so hoch wären, ein zweifacher sei. Zuerst, weil die Erlangung der Baubewilligung auf dem gegenwärtigen Wege durch die Parlamentscomités sehr kostspielig ist, und ferner, weil die Ansprüche an den Bau und Betrieb der Bahnen verhältnissmässig gross sind. Das Publicum müsse daher von den bisher üblichen Forderungen an Geschwindigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit, wie selbe für Normalbahnen aufgestellt werden, etwas abgehen. Dem Handelsamte seien in dieser Richtung bei allem Entgegenkommen für die neue Bahngattung die Hände durch bestehende Vorschriften gebunden, welche erst auf legislativem Wege geändert werden müssten. Bei den bestehenden Normalbahnen wird bis jetzt gefordert, dass Niveaukreuzungen thunlichst vermieden und in der Regel durch Ueberfahrten ersetzt, oder dass solche Kreuzungen durch bewachte Schranken geschützt werden. Ferner wird ein complicirtes und kostspieliges System von Signalisirungen und Sicherungen verlangt, welches die neuen Bahnen nicht in der Lage wären, zu erstellen. Im Zusammen-

hange hiemit müssten die bisherigen Ansprüche bezüglich der Fahrgeschwindigkeit für die neue Bahnkategorie wesentlich herabgemindert und auch die Anforderungen an die Ausstattung der Stationen, insoweit die Bequemlichkeit des Publicums hiebei in Frage kommt, gleichfalls reducirt werden.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen sei es kaum möglich, Bahnen unter durchschnittlich 10.000 £ per Meile herzustellen; die Durchschnittskosten aller Bahnen des Vereinigten Königreiches Grossbritannien, den Landerwerb und die Parlamentskosten inbegriffen, betragen sogar nahezu 50.000 £ per Meile.

Die meisten der neuen, den vorgedachten Bedürfnissen Rechnung tragenden Bahnlinien dürften jedoch nur bis zu 4000 £ per Meile kosten, wenn sie überhaupt zu Stande kommen sollen.

Redner deutet weiters an, dass anstatt der bisherigen Behandlung von Bahnansuchen durch parlamentarische Comités es sich empfehlen dürfte, die localen Behörden (Grafschaftsräthe) mit diesen Agenden zu betrauen, welche dieselben im Einvernehmen mit dem Handelsamte auszuüben hätten.

Auch die Frage der Spurweite und des Motors sei für diese neuen Bahnen sehr wichtig; über beide sollte aber nur von Fall zu Fall nach Massgabe der Terrainverhältnisse und Bauschwierigkeiten, sowie der örtlichen Bedürfnisse entschieden werden.

Es erscheine jedenfalls zweckmässig, den Projectanten sowohl hinsichtlich der Wahl der Spurweite, als auch der Betriebsweise eine entsprechende Freiheit zu lassen.

Die jetzigen Ansprüche betreffs Einfriedungen, Signalisirung, Blocksicherung, Vermeidung von Niveaukreuzungen, Grösse der Stationsanlagen und ihrer Baulichkeiten, sowie hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit müssten also jedenfalls herabgesetzt werden, und zwar erscheine es in dieser Richtung vorerst nothwendig, dass die öffentliche Meinung sich von bisher festgehaltenen Anschauungen freimache, ehe von Seiten des Handelsamtes hierin Erleichterungen gefordert werden. Erst kürzlich sei von den Geschwornen, welche über einen Todesfall im Bahnverkehre urtheilten, ein Verdict auf Todtschlag gegenüber einem Beamten des Handelsamtes abgegeben worden, weil derselbe zu viel Nachgiebigkeit bei der Bewilligung zur vorzeitigen Eröffnung einer Bahnlinie gezeigt habe.

Während nach Ansicht des Redners für Bahnen in den Landbezirken erleichternde Bestimmungen hinsichtlich der Sicherheitsvorkehrungen zulässig erscheinen, müssten bei solchen Bahnen, welche in Städten, überhaupt in dichter bevölkerten Districten zur Ausführung gelangen, entsprechende Massnahmen für die Verkehrssicherheit ins Auge gefasst werden.

Auch die Frage, welche Aenderungen in den Bestimmungen über die Tarifbildung, über den Durchzugsverkehr u. dgl. von den für Normalbahnen geltenden Vorschriften durchzuführen seien, müsste erst eingehend erwogen werden.

Schliesslich warnte der Redner vor zu weitgehenden Hoffnungen in Ansehung einer finanziellen Unterstützung solcher neuer Bahnen durch die Regierung. Das Parlament dürfte kaum geneigt sein, in dieser Richtung von seiner bisherigen Haltung wesentlich abzugehen, desgleichen auch die Regierung mit Rücksicht auf die Finanzlage, und zwar umsoweniger, als einerseits Bittwerber von allen Theilen des Landes auftauchen würden, und andererseits, weil die Resultate, welche in vielen englischen Colonien, sowie in den Vereinigten Staaten in dieser Richtung gemacht wurden, nicht für die Verfolgung einer solchen Eisenbahnpolitik sprechen.

Die Erörterung der zu treffenden Massnahmen in Absicht auf die Schaffung billiger Bahnen sollte sich daher auf jene Gesichtspunkte beschränken, welche Aussicht auf Verwirklichung bieten; Redner schlägt schliesslich die Bildung des Eingangs erwähnten Comité zum Studium der einschlägigen Fragen vor.

Lord Fitzmaurice erklärte für die Vereinigung der Grafschaftsräthe, dass dieselbe dem Zustandekommen von ökonomischen Vicinalbahnen das grösste Interesse entgegenbringe. Eine Hauptfrage sei aber die Stellungnahme der bestehenden Bahnen zu den neuen Unternehmungen. Die Hauptschwierigkeit sei bisher stets in der Frage der Anschlüsse gewesen; wenn diese für die zu schaffenden Bahnen wichtige Angelegenheit nicht in günstiger Weise gelöst werde, wäre die Existenzbedingung derselben gefährdet.

Eine der Ursachen, warum so viele kleinere Bahnen nicht befriedigende Resultate erzielten, liegt in dem, dass dieselben nicht zu einem entsprechenden Betriebsübereinkommen mit den mächtigen Bahngesellschaften gelangen konnten, von welchen sie im Wesentlichen abhingen. Die Frage der Anschlüsse sei daher von eminenter Bedeutung; es wäre demzufolge zu erwägen, welche Sicherheiten den Geldgebern der neuen Bahnen in dem Falle zu bieten wären, wenn die grossen Eisenbahnen sich in dieser vorbezeichneten Angelegenheit nicht wohlwollend bezeigen.

Mr. Hobhouse betonte gleichfalls Seitens der Vereinigung der Grafschaftsräthe, dass die Behandlung dieser Bahnangelegenheiten nicht mehr in Westminster erfolgen sollte, sondern von den Localbehörden und Körperschaften im Vereine mit dem englischen Handelsamte und bezeichnete als wichtigste Punkte für die Realisirung der Vicinalbahnen: 1. dass die Berechtigung zur Grundenteignung in leichterer Weise als bisher erlangt werde; 2. dass die jetzigen Vorschriften des Handelsamtes in Betreff der in Landbezirken auszuführenden Bahnen vereinfacht werden, und 3. dass nicht solche Tarife und nicht auf eine längere Zeitdauer bewilligt werden, welche der Entwicklung der Bezirke entgegenstehen.

Der Herzog von Sutherland wies auf die günstigen Ergebnisse der in Schottland gebauten Vicinalbahnen hin und bemerkt, dass solche Linien von den grossen Bahnverwaltungen in Betrieb übernommen werden sollten. Im schottischen Hochlande sei der Werth der Vicinalbahnen richtig erkannt worden und betheiligen sich dort sogar ärmere Grundbesitzer und Interessenten an der Aufbringung des erforderlichen Capitals.

Mr. Clarc, ein städtischer Vertreter aus Liverpool, erklärte Namens der Vereinigung der städtischen Corporationen, dass dieselbe den Bestrebungen der Landbezirke sehr sympathisch gegenüberstehe.

Die bessere Verbindung der ländlichen Umgebung mit den Städten sei für beide wichtig; nach seiner Ansicht könnten aber solche Bahnen nur dann zu Stande kommen, wenn kein grösserer Grunderwerb erforderlich und keine grösseren Anforderungen betreffs der Stationsanlagen gestellt werden. Daher seien Strassenbahnen zu empfehlen, welche sich an die bestehenden städtischen Strassenbahnen anzuschliessen hätten, und würde nicht Dampf-, sondern elektrischer Betrieb bei denselben ins Auge zu fassen sein.

Sir Rollit, als Vertreter der Vereinigung der Handelskammern bei dieser Verhandlung, bemerkte, dass die Kammern den Werth von Vicinalbahnen für den untergeordneten Verkehr vollkommen anerkennen. Die einzig mögliche Art ihrer Realisirung erscheint dem Redner in dem Zusammenwirken sowohl des Staates, als auch des Bezirkes und der Interessentenkreise in Verbindung mit dem privaten Unternehmungsgeiste gelegen.

In dieser Hinsicht müsse auf das Beispiel von Irland und Belgien hingewiesen werden. Auch dieser Redner betonte die gleichzeitige Nothwendigkeit erleichterter Bestimmungen in Betreff der Sicherheitsvorkehrungen. Viele Bahnen des Auslandes, insbesondere aber von Amerika, beweisen, dass auch geringere Anforderungen in dieser Richtung statthaft seien, weil das Publicum nach kurzer Zeit sich an eine erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber dem Bahnverkehre gewöhnt. Die mit Dampf betriebenen Tramways haben sich in vielen städtischen Strassen Englands und des Continents bewährt und sind Unzukömmlichkeiten nach kurzer Betriebsdauer nicht mehr vorgekommen.

Lord Hamilton erklärte für die Great Eastern-Bahn, dass diese Gesellschaft gerne bereit sei, neue Bahnen möglichst zu fördern, sobald concrete Vorschläge und Forderungen an die Gesellschaft gestellt werden würden; eine gleiche Erklärung gab Mr. Bolton, der Präsident der Caledonian-Eisenbahn, für dieselbe ab; Mr. Jackson, als Vertreter der irischen Bahnen bei dieser Versammlung, theilte seine Erfahrungen über die irischen Vicinalbahnen mit; in vielen Fällen werden dieselben mit einer Betriebsausgabe von 4 £ per englische Meile und Woche ohne Schaden für die Gründer dieser Bahnen verwaltet.

Nach seiner Ansicht sei es gefährlich, in Aussicht zu nehmen, dass Grafschaftsräthe den Bau von Vicinalbahnen durchführen oder einen Percentsatz des Erträgnisses denselben garantiren sollen. Wenn schon der Bezirk und die Grafschaft überhaupt belastet werden sollen, was nicht ganz fraglos sei, so sollte diese Belastung eine ganz bestimmte, streng abgegrenzte sein.

Redner wies darauf hin, dass in vielen Landestheilen die Wasserkräfte zur Erzeugung der Elektricität verwendet werden könnten und bezweifelt die Zweckmässigkeit von Strassenbahnen gegenüber solchen auf eigenem Unterbau wegen der vielen damit zusammenhängenden Uebelstände.

Sir Garbutt, als Vertreter der Londoner Handelskammer, stellte die leichtere und billigere Erwerbung der Baubewilligung für solche Bahnen, anstatt des bisherigen parlamentarischen Vorganges, gleichfalls als unbedingt nöthig dar; ferner meinte dieser Redner, dass bei den Tramways in nicht zu belebten Strassen 10 bis 12 Meilen Geschwindigkeit, auf eigenem Unterbau aber 20 bis 25 Meilen per Stunde zulässig wären.

Sir Douglas Fox, in Vertretung des Instituts der Civilingenieure, bemerkte bezüglich der Fahrgeschwindigkeit bei Vicinal- und Trambahn, dass diese Frage erst sorgfältig studirt werden müsse; die Strassenbenützung erscheint dem Redner mit Ausnahme etwa der Flachlandstrecken in der Grafschaft Essex mit grösseren Schwierigkeiten und Nachtheilen verbunden. Wenn die legislative Behandlung verbilligt und die Elektricität öfter als bisher als Motor verwendet werden würde, dürften ökonomische Bahnen leichter zu Stande kommen.

Nach Schluss der eingehenden Debatte, an welcher sich viele Redner betheiligten, wurde über Antrag des Herzogs von Sutherland das schon Eingangs erwähnte Comité zur Specialberathung dieser Angelegenheit gewählt, welches seinen Bericht gegen Ende Jänner 1895 erstatten wird.

[„Railway News.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Ausführung einer Sicherungsanlage.) Die Herstellung einer Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz in der Strecke Prerau—Leipnik wurde genehmigt.

[22. December 1894, Z. 69.785.]

— (Brückenwaage in Oswięcim.) Für Zwecke der erzherzoglichen Zuckerfabrik in Chybi wurde in der Station Oswięcim eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt.

[28. December 1894, Z. 70.411.]

— (Linie Kojetein — Bielitz: Errichtung einer Haltestelle.) Bei Wächterhaus Nr. 107 der Strecke Teschen-Boberthal—Golleschau wurde eine Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Bazanowitz“ errichtet.

[16. December 1894, Z. 62.560.]

— (Linie Nezamislitz — Sternberg: Bauliche Veränderung in Sternberg.) Für die Vergrösserung des in der Station Sternberg bei km 115·6 bestehenden, an den Dampfmühlenbesitzer M. Passinger miethweise überlassenen Getreidemagazines wurde die Baubewilligung ertheilt.

[15. December 1894, Z. 68.361.]

— (Linie Dzieditz — Saybusch-Zablocie: Errichtung einer Personenhaltestelle in Czechowitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. November 1894 durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission wurde für die Errichtung einer Personenhaltestelle in Czechowitz bei km 330·439 der Strecke Dzieditz—Bielitz der Bauconsens ertheilt. [16. December 1894, Z. 68.380.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Veränderungen in Lissa: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Jungbunzlau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung und Verlängerung der Geleise in der Station Lissa a. E., sowie für die Umwandlung der Handschranken der beiden Wegübergänge nächst dieser Station in Zugschranken für den 12. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 37.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umwandlung der Station Baden: Stationscommission, eventuell politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei Wien hat die Stationscommission, eventuell politische Begehung hinsichtlich der Projectes für die Umwandlung der Station Baden in eine Doppelstation für den 14., eventuell 15. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 64.]

Projectirte Localbahn Borysław - Stebnik. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Stanislaus Graf Zołtowski und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Borysław der Staatsbahnlinie Drohobycz—Borysław über Truskawiec nach Stebnik und für eine Schleppbahnanlage von der projectirten Station Stebnik zu der Saline daselbst die Trassenrevision auf den 14. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.

[8. Jänner, H.-M.-Z. 856.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffs der im Verwaltungsgebiete von Mähren gelegenen Strecke der Localbahn Zwittau-Polička auf den 16. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereisecretär Alois Jelinek betraut.

[8. Jänner, H.-M.-Z. 69.614.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 6. und 15. September 1894 hat im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der für die

Linien der Oesterr. Staatsbahnen bestimmten zwei Verbund-Schnellzugslocomotiven Nr. 601 und 602, Serie 6, Kategorie IIc stattgefunden. Beide Locomotiven wurden nach den mit Handelsministerialerlass vom 22. Juni 1894, Z. 64.030, genehmigten Typenplänen in der Floridsdorfer Locomotivfabrik gebaut und mit den Fabriksnummern 915 und 916 versehen. Die Kessel dieser Locomotiven wurden laut Certificat der gesetzlichen Probe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Jede dieser ganz gleichartig gebauten Locomotiven besitzt im Ganzen 4 Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Drehgestelle liegen. Die drei ersten Achsen sind vor der Feuerbüchse, die vierte unter derselben situirt. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Locomotiven haben wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach System Heusinger hergestellt, ist aussenliegend, die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird mittelst acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen den Federn der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, weiters sind die Locomotiven noch mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, System Friedmann, Sandstreuapparat, System Gresham, Funkenfänger mit Sieb, Bremse, auf Treibräder wirkend, Vacuumbremse, auf die Locomotive, Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser, Ricourventil und Anfahrtsvorrichtung, System Gölsdorf, versehen. Die Spurweite der Locomotiven ist normal, das Gesammtgewicht derselben in ausgerüstetem Zustande beträgt 55 Tonnen, die concessionirte Dampfspannung 13 Atmosphären. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden auf der 22·6 km langen Strecke Neulengbach—St. Pölten unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 123, bezw. 125 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 85 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung hin befriedigende Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die beiden vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 70.150 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von 100 Gepäcks- und Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn beabsichtigte Herstellung von 100 Stück Gepäcks- und Güterwagen in den gesellschaftlichen Werkstätten nach bereits genehmigten Typenplänen genehmigt. [Z. 59.667 ex 1894.]

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Theilweise Betriebseinstellung.) Mit 2. Jänner ist der Zugsverkehr Wien (Schönbrunnerlinie) — Hietzing gänzlich eingestellt worden. In den Theilstrecken Hietzing (Station) —Neue Welt und Neue Welt—Ober-St. Veit ist der Zugsverkehr mit 9. Jänner anlässlich der Verlegung, resp. Reconstruction des Lainzerbachgerinnes bis auf Weiteres eingestellt worden; der Zugsverkehr in der Strecke Neue Welt—Mödling bleibt vollständig aufrecht.

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
(Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg)

9. Jänner. In den Strecken Rawa ruska—Sokal und Krasne—Brody—Radziwiłow Güterverkehr wieder aufgenommen.

9. Jänner. Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen wieder aufgenommen.

10. Jänner. Gesammtverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn eingestellt; in Folge dessen unterbleiben auch bis auf Weiteres die zwischen Hütteldorf — Meidling — Hauptzollamt—Praterstern verkehrenden Personenzüge in der Strecke Hütteldorf—Hetzendorf.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

9. Jänner. Strecke Neustadt a. M.—Wenzelsberg neuerdings verweht. Zug 903 blieb trotz vorangehenden Schneepfluges auf der Fahrt nach Wenzelsberg stecken und musste nach Neustadt a. M. zurückschieben.

9. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Verkehr auf der Localstrecke Klein-Schwechat—Mannersdorf vom Zuge 1316 an eingestellt werden.

9. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf wegen Schneeverwehung bis auf Weiteres eingestellt.

10. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahnstrecke Brünn—Tischnowitz vom Zuge 1701 an wegen Schneeverwehung eingestellt.

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung der Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf Zugsverkehr mit Zug 1802 eingestellt.

10. Jänner. In der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr mit Zug 1601 eingestellt.

10. Jänner. In Folge Schneeverwehung musste in den Strecken Wien—Brünn, Stadlau—Marchegg und Wien—Bruck a. d. L. der Güterzugsverkehr, mit Ausnahme des Verkehres von Eilgütern und lebendem Vieh, bis auf Weiteres eingestellt werden. Personenzüge verkehren in restringirter Anzahl unter Voraussendung von Schneepflügen.

(Localbahn Chotzen—Leitomischl.)

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde Gesammtverkehr auf der Localbahn Chotzen—Leitomischl eingestellt.

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol mit Zug 2112 eingestellt.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

9. Jänner. In der Strecke Hotzendorf—Neutitschein konnten wegen Entgleisung einer Maschine die Züge 2817 und 2816 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Der Verkehr nach und von Neutitschein wurde mit Zug 2831 wieder aufgenommen.

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung ist auf den Localbahnen Weisskirchen-Krasna und Wallachisch-Meseritsch—Wsetin der Frachtenverkehr auf voraussichtlich 2—3 Tage eingestellt. Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr bleibt aufrecht.

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Drösing-Zistersdorf nach Zug 2921 eingestellt.

10. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Hullein—Bistritz a. H. wegen Schneeverwehung eingestellt. Am 9. Jänner konnte Zug Nr. 2261 von Hullein aus nicht verkehren, auch mussten in der Strecke Hullein—Holleschau die Züge 2227 und 2228 ausfallen.

11. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Frachtenverkehr in den Strecken Wien—Prerau, Lundenburg—Brünn, Prerau—Brünn, Prerau—Olmütz und Nezamislitz—Sternberg bis auf Weiteres eingestellt. Eilgüter, Lebendes, verderbliche und Approvisionirungsgüter werden unbehindert befördert.

Auspitzer Localbahn:

10. Jänner. Gesammtverkehr in Folge Schneeverwehung eingestellt.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

9. Jänner. In der Strecke Adelsberg—St. Peter musste wegen Schneeverwehung, in der Strecke Laibach—Steinbrück wegen Lawinenstürzen zwischen Laase und Salloch der Gesammtverkehr eingestellt werden.

9. Jänner. In den Strecken St. Peter—Adelsberg und Laibach—Steinbrück Personenverkehr wieder aufgenommen.

10. Jänner. Wegen heftigen Schneesturmes musste Zug 3 in Pfaffstetten aufgelöst werden.

10. Jänner. Wegen Schneeverwehung kann in der Strecke Wien—Mödling nur der Personenverkehr in beschränktem Masse aufrecht erhalten werden; Frachtenverkehr ist eingestellt.

Auf der Wiener Verbindungsbahn, in der Strecke Liesing—Kaltenleutgeben, auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl, ferner in den Strecken Mödling—Wr.-Neustadt, Mödling—Laxenburg und Meidling—Pottendorf—Grammat-Neusiedl—Wr.-Neustadt musste der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang:

10. Jänner. In Folge von Schneehindernissen und Einstellung des Verkehres auf den Anschlussbahnen wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Wien E.W.A.—Wr.-Neustadt und der Güterzugsverkehr in den Strecken Wr.-Neustadt—Aspang und Wien—Klein-Schwechat eingestellt.

11. Jänner. In der Strecke Wien—Apang Personenzugsverkehr mit Zug 10 wieder aufgenommen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:
(Strecke Königgrätz—Wostroměř.)

9. Jänner. In Folge von Schneehindernissen mussten in der Strecke Sadowa-Dohalic—Königgrätz die Züge Nr. 12 und 13 entfallen.

10. Jänner. In Folge Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Sadowa-Dohalic—Smiřic auf circa 48 Stunden eingestellt; letztverkehrender Zug war Zug 102 am 9. Jänner. In der Strecke Königgrätz—Sadowa-Dohalic sind die Züge 2 und 1 ausgefallen; mit Zug 4 in der Strecke Königgrätz—Wostroměř regelmässiger Verkehr aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Tarifcommission des kgl. ungar. Handelsministeriums. (Enquête-Verhandlung.) Am 26. December 1894 fand in Budapest unter Vorsitz des Handelsministers eine Enquête-Verhandlung der Tarifcommission des königlich ungarischen Handelsministeriums mit Beiziehung der Delegirten der interessirten Kreise der Geschäftswelt statt, in welcher mehrere wichtige tarifarische und Verkehrsfragen verhandelt wurden, unter denen die auf den kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Bahn und den Vicinalbahnen im Jahre 1895 zu gewährenden Tarifbegünstigungen besondere Bedeutung besitzen. Der Minister empfahl das Verzeichniss der Begünstigungen der besonderen Aufmerksamkeit der Commission und forderte dieselbe auf, die einzelnen Tarifsätze in erster Linie vom ökonomischen Standpunkte zu prüfen und insofern, als Verkehre vorhanden sein sollen, die im Interesse der Volkswirthschaft noch eine grössere tarifarische Unterstützung erfordern sollten, Vorschläge zu machen. Der Handelsminister legte seinen principiellen Standpunkt bezüglich der Tarifbegünstigungen der Staatsbahnen dar und betonte, dass nicht nur die Interessen der landwirthschaftlichen Production in zahlreichen wichtigen Relationen sowohl des Inlandes als insbesondere des Auslandes durch weitgehende Tarifermässigungen unterstützt werden, sondern auch im Allgemeinen bei den Tarifmassnahmen jedes vitale wirthschaftliche Interesse des Landes auf gleicher Basis und mit der entsprechenden Umsicht gewürdigt wird. — Nach dieser Erklärung wurde das Verzeichniss einer eingehenden Berathung unterzogen. Von den im Verzeichniss enthaltenen 454 Begünstigungen entfallen 251 auf die Linien der Ungar. Staatsbahnen, 23 auf die Kaschau-Oderberger Bahn und 180 auf die Vicinalbahnen. Die meisten Sätze sind mit den bestehenden identisch. Es gibt aber auch 184 neue Sätze. Mit den letzteren beschäftigte sich die Commission sehr eingehend, da sich die neuen Begünstigungen auf die Erleichterung des localen und Auslandsverkehres in wichtigen Artikeln beziehen; namentlich Knochen, Wolle, Zuckerrüben, Milch, Käse, Hühner, Eier, Rindvieh, Erze, Holz, Obst, Gemüse, Futterstoffe und Getreidesorten. Eine wichtige Discussion entspann sich in Angelegenheit der bisher bestandenen Begünstigung für nach Brasilien und England zu exportirendes Mehl, und wurde diesbezüglich der Antrag gestellt, dass diese Begünstigungen erneuert werden müssen. Die Tarifcommission brachte gleichzeitig die Aufrechterhaltung der Bedingung in Vorschlag, dass die Mühlen sich verpflichten sollen, während des Bestehens der Begünstigung ihren Betrieb nicht zu reduciren. Hierauf wurde die Frage in Verhandlung genommen, welche Massnahmen im Interesse besserer Ausnützung der 15-Tonnenwagen zu ergreifen wären. Die Tarifcommission beantragt, nachdem die bessere Ausnützung dieser Waggons nicht nur vom Standpunkte des Bahnbetriebsinteresses, sondern auch von dem des Waggonmangels von Bedeutung ist, dass einerseits nach gut ausgenützten solchen Waggons das Stationsorgan, welches dieses Resultat erzielte, eine gewisse Prämie erhalte, und dass andererseits gewisse Tarifbegünstigungen an die Bedingung der Ausnützung der 5-Tonnenwaggons geknüpft werden mögen. Hierauf nahm die Commission die Frage der Frachtermässigung von Asphalt- und Asphalt-Mastixsendungen in Verhandlung und stellte fest, dass die Tarife für diesen Artikel im Allgemeinen entsprechend sind und keine Ermässigung erheischen, was jedoch nicht ausschliesst, dass mit Berufung auf ausländische Concurrenz auf Grund concreter Daten von Fall zu Fall und in einzelnen Relationen das Zugestehen von Tarifherabsetzungen in Erwägung gezogen werde. Schliesslich wurden jene Grundsätze gemeldet, auf Grund deren der Minister das Vorgehen betreffs der Unterbreitung der Tarife und Tarifdrucksorten im Verordnungswege zu regeln beabsichtigt. Die Commission stimmte den gemeldeten Grundsätzen zu und nahm die Mittheilung billigend zur Kenntniss.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Technisch-polizeiliche Begehung des für Locomotivbetrieb eingerichteten Streckenabschnittes Filatoridom—Pálffyplatz—Brückenkopf der Kettenbrücke.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die unter Führung des Ministerialsecretärs Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats- und Comitatsbehörden, sowie jener der hauptstädtischen Communalbehörden und der Strasseneisenbahn-Gesellschaft zu vollziehende technisch-polizeiliche Begehung jener Strecke des am rechtsseitigen Donauufer im Bereiche der Ofener Stadtbezirke gelegenen Betriebsnetzes der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb angeordnet, welche zur Befahrung mit Locomotiven einzurichten ist. Es handelt sich um die Einführung der Züge der Localbahn Budapest—Szent-Endre mit Beibehaltung der Locomotivbespannung, und zwar von deren Endstation Filatorigát aus im Anschlusse an die Linie rechtsuferseitiger Kettenbrückenkopf—Ó-Budaer Hauptplatz—Filatorigát der Strassenbahn-Gesellschaft in den Bereich des Weichbildes der Haupt- und Residenzstadt bis zur Kettenbrücke. Der Locomotivbetrieb wird voraussichtlich vorläufig nur bis zur Station Pálffytér (Pálffyplatz) im III. Bezirke Altofen eingeführt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 1·38 km lange Strecke Jöhstadt-Jöhstadt (Ladestelle) — Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Wolkenstein-Jöhstadt — der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des I. Stückes.) Das am 5. Jänner 1895 herausgegebene I. Stück enthält unter

Nr. 797: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 3. Jänner 1895, Z. 104.477 ex 1894, betreffend die Behebung der wegen Maul- und Klauenseuche angeordneten Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Arva, Heves, Neutra und Sohl nach Niederösterreich.

Nr. 798: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 22. December 1894, Z. 30.551, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus Italien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 799: Erlass der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 23. December 1894, Z. 98.638, an den Wiener Magistrat und die politischen Unterbehörden, betreffend die Kennzeichnung der vom Budapester Pferdemarkte zur Schlachtung nach Wien zu transportirenden Pferde.

Nr. 800: Verfügung der kgl. Landesregierung in Agram vom 26. December 1894, Z. 61.024, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Dalmatien nach, bezw. durch Croatien und Slavonien.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 8. Jänner 1895 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 801: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 23. December 1894, Z. 46.069, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus Galizien und der Bukowina nach Mähren.

Nr. 802: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 9. Jänner 1895 herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 803: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. Jänner 1895, Z. 32.037, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Nutzvieh aus Oesterreich-Ungarn in die Schweiz über das Zollamt Oberriet.

Nr. 804: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. Jänner 1895, Z. 1597, betreffend die Behebung der wegen Maul- und Klauenseuche angeordneten Beschränkungen der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Gömör-Kis-Hont und Trentschin nach Niederösterreich.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 10. Jänner 1895 herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 805: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 4. Jänner 1895, Z. 15.938, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Hermagor als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. December 1894 allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Sectionschef im k. k. Handelsministerium und General-Director für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten Johann Ritter von Obentraut den kgl. bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael zweiter Classe mit dem Sterne;

der Sectionsrath im k. k. Handelsministerium Theodor Habberger den kgl. preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Ministerial-Secretär im k. k. Handelsministerium Franz Xaver Freiherr von Buschman den kgl. preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe;

der Ministerial-Secretär im k. k. Handelsministerium Dr. Ernst Gollner den kgl. preussischen Kronen-Orden dritter Classe;

der Postrath im k. k. Handelsministerium Franz Koller den kgl. bayerischen Verdienst-Orden vom heiligen Michael dritter Classe;

der Inspector der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Theodor Kuh den kgl. rumänischen Orden „Krone von Rumänien“ dritter Classe;

der Stationsvorstand der Oesterr. Staatsbahnen in Podwołoczyska Friedrich Dormus den kais. ottomanischen Medschidje-Orden vierter Classe, und

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Triest Balthasar Vidos das Ritterkreuz des Ordens vom heil. Grabe annehmen und tragen dürfen.

Der Handelsminister hat den Sectionschef im Handelsministerium Dr. Ernst von Koerber über sein Ansuchen von der Function des l. f. Commissärs bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthoben und an dessen Stelle im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Sectionsrath im k. k. Handelsministerium Max von Zerboni-Sposetti zum l. f. Commissär bei der genannten Gesellschaft bestellt.

Mit der Function des Stellvertreters des l. f. Commissärs bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde der Ministerial-Concipist im Handelsministerium Dr. Alfred Schön betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat December 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	2·38	101·15	2·38	101·15	—	—	—	—
Gerste	344·78	503·6	3·00	845·39	—	—	—	—
Hafer	37·80	—	35·60	2·20	200·43	—	—	200·43
Erbsen	102·10	1217·08	100·00	1.219·18	206·98	—	103·89	103·09
Bohnen	517·96	605·61	202·46	921·11	—	—	—	—
Raps	136·66	45·22	—	181·88	—	—	—	—
Wicken und Hirse	264·59	119·89	19·98	364·50	—	—	—	—
Mais	30·11	—	—	30·11	—	—	—	—
Leindotter	74·72	—	—	74·12	—	—	—	—
Kleesamen	—	—	—	—	56·52	23·75	24·44	55·83
Diverse	6.05·62	687·43	321·03	972·02	—	—	—	—
Zusammen	2.116·72	3279·99	684·45	4.712·26	463·93	23·75	128·33	359·35
Versicherungswerth . . fl.	22.446	30.120	7.979	44.587	5.000	960	1.700	4.[illegible]60
Spiritus	402·29	—	—	402·29	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	8.072	—	—	8.072	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	2	1	—	3	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.100	560	—	1.660	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	500	—	—	500	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	250	—	—	250	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	4	—	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.847	—	—	5.847	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	—	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.847	—	—	5.847	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	3.580	—	—	3.580	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zu Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag II zu Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. August 1893, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eine Abänderung des Titelblattes.
2. Eine Abänderung der Tarifbestimmungen.
3. Eine Ergänzung der Tariftabelle II (für Holz).
4. Die Aufnahme der Station Uj-Gradiska in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.
5. Eine Ergänzung der Tariftabelle II (für Borke).
6. Besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Lohe.
7. Die Aufhebung des Kilometerzeigers.
8. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 8. Jänner 1895. [31]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.

Gebührentarife Theil II.

Vom Tage der Betriebseröffnung tritt der Gebührentarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten General-Direction zum Preise von 50 Hellern (= 25 kr. ö. W.) bezogen werden.

Prag, am 3. Jänner 1895. [32]

Die k. k. General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Herausgabe der Nachträge 9 zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. Februar 1895 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für den oben bezeichneten Verband die Nachträge 9 in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Komotau einerseits und Blumenberg, Etgersleben, Unseburg und Wolmirsleben andererseits, sowie zwischen Prag und Vororten einerseits und Gehren andererseits, ferner einen Ausnahmetarif für Blei und Bleiglätte für den Verkehr von Bernburg, Lautenthal und Oker nach Dux, Dux-Liptitz, Iglau, Iglau (Stadt), Prag nebst Vororten und Taus, eine Ergänzung des Kilometerzeigers und eine Aenderung des Nachtrages 8. Durch Nachtrag 9 zu Tarifheft 1 werden ausserdem noch ein Ausnahmetarif für getrocknete Malztreber und Schlempe zwischen Pilsen und Schönpriesen einerseits und verschiedenen deutschen Stationen andererseits und ein Ausnahmetarif für Kohlen, mineralische, Kohlenbriquetts und Grudecoaks zwischen Annendorf, Deuben bei Zeitz, Luckenau, Teuchern und Theissen einerseits und Bregenz, sowie Pöchlarn andererseits eingeführt. Endlich sind im letztgenannten Nachtrage noch Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 c und d (Porzellanerde, Chamottesteine pp.) für den Verkehr mit Gross-Opatowitz und Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (gebr. Kalk und Kalksteine) zwischen Niederlindewiese, Dux-Liptitz, Kosten, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor einerseits und Bitterfeld andererseits enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 Kreuzer österr. Währ. käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. Jänner 1895. [33]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Herausgabe von Nachträgen zu den Tarifheften 3 und 4.

Am 1. Februar 1895 treten im oben bezeichneten Verbande der 5. Nachtrag zu Tarifheft 3 und der 3. Nachtrag zu Tarifheft 4 in Kraft.

Beide Nachträge enthalten eine Aenderung von Stationsnamen und eine Aenderung der Bestimmungen über die Reexpeditionsbegünstigungen. Durch Nachtrag 5 zu Tarifheft 3 wird auch die Station Liptó-Szent Miklos in den Ausnahmetarif für gebrauchte leere Säcke einbezogen. In dem Nachtrage 3 zu Tarifheft 4 ist noch eine Aenderung der über die Anwendung des Ausnahmetarifes 1 (Weintrauben etc. als Eilgut) bestehenden Bestimmungen, sowie eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes 15 (Thon etc.) enthalten. Ausserdem kommen durch diesen Nachtrag Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Kassa (Kaschau) und verschiedenen Stationen des Directionsbezirkes Magdeburg, als Barleben pp., anderweite Sätze des Ausnahmetarifes 6 (getrocknetes Obst etc.) und ein Ausnahmetarif für getrocknete Malztreber und Schlempe zwischen Baja, Budapest, Kőbánya (Steinbruch) und Kassa (Kaschau) einerseits und verschiedenen deutschen Stationen andererseits zur Einführung.

Abzüge dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig, bezw. 6 Kreuzer österr. Währ. käuflich zu erhalten.

Wien, am 8. Jänner 1895. [34]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Am 15. Februar 1895 erhöhen sich die Eilgutfrachtsätze für den Verkehr zwischen Aussig (Oe.N.W.B.)

Schreckenstein und Aussig (Oe.-u.St.E.G.) einerseits und Radeberg andererseits von 171 auf 271 Pfg. für 100 kg. Der derzeit vierfach abzuziehende Coursunterschiedsbetrag von 2 Pfg. für 100 kg bleibt unverändert.

Wien, am 9. Jänner 1895. [35]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Nachtrag I zum Local-Personen- und Gepäckstarife.) Zu dem vom 1. April 1894 ab giltigen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirkes, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königl. Preussischen Staatsbahnen, erschien am 1. Jänner 1895 der Nachtrag I.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Kohlen-Ausnahmetarif für den Binnenverkehr.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 trat zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier im Binnenverkehr des diesseitigen Bezirkes vom 1. Juni 1894 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue, bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Blankensee in Mecklenburg, Gross-Kiesow, Neustrelitz und Toitz-Rustow des diesseitigen Bezirkes, sowie für Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen.

Deutsch-Niederländischer Verbands-Gütertarif, Heft 5, Verkehr mit Sachsen. (Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull.) Die am 1. Jänner durch den Nachtrag XVII zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarif zur Einführung gekommenen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull (Abth. a, b und c) für den Verkehr zwischen den niederländischen Stationen Helenaveen, Dedemsvaart und Hoogeveen einerseits und den bayerisch-sächsischen Wettbewerbsstationen Eger, Franzensbad und Hof andererseits werden mit demselben Tage in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarif übernommen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Ergänzungs- und Berichtigungsblatt: Ausnahmetarif für Malz.) Am 1. Jänner trat ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil IIa in Kraft. Dasselbe enthält einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Malz im Verkehr nach Frankreich.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Tarifberichtigungen.) In den mit (20. December 1894 alten) 1. Jänner 1895 neuen Stils eingeführten Deutsch-Russischen Tarifen sind folgende mit dem Inkrafttreten der Tarife richtig zu stellende Druckfehler enthalten:

1. Im Theil II, Seite 36, ist als letzte Zeile zuzusetzen: „(610 Pud) erhoben."
2. Im Theil III A. sind auf Seite 290 für die 5 letzten Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn (Smorodino bis Woroschba) die Frachtsätze im Differentialtarif 42 aus Schnittpunkt II in I zu setzen; ferner muss auf den Seiten 575, 577, 579 und 583 im Kopf nicht Tabelle X, sondern XI gesetzt werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Auflassung von Localbahn-, bezw. Vicinalbahnzuschlägen.) (Seit 1. Jänner werden im Verkehre der Stationen der Localbahnen Freilassing-Laufen-Tittmoning, Traunstein-Trostberg und Forchheim-Ebermannstadt die Localbahnzuschläge, ferner im Verkehre der Stationen der Vicinalbahnen Wiesau-Tirschenreuth, Biessenhofen-Oberdorf und Immenstadt-Sonthofen, bei letzteren beiden Linien auch im Transitverkehre, die Vicinalbahnzuschläge nicht mehr berechnet.

Insoweit diese Zuschläge in den directen Frachtsätzen mit ausserbayerischen Stationen (auch solchen der pfälzischen Eisenbahnen) eingerechnet sind, werden dieselben, bis zur Aenderung der directen Tarife durch Tarifnachträge, gegen Vorlage der Frachtbriefe zurückerstattet.

Ebenso wird bis zur Durchführung im Tarifwege im directen Verkehre der Stationen Berchtesgaden und Bischofswiesen mit Stationen anderer Bahnen der Frachtunterschied zurückvergütet, um welchen sich die Fracht auf der Localbahnstrecke bis Bad Reichenhall durch die Einführung der allgemeinen Localbahntarife ab 1. Jänner 1895 ermässigt.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Einführung des neuen Gütertarifes.) Der neue Gütertarif für den Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verkehr, welcher gemäss früherer Bekanntmachung am 1. Jänner zur Einführung gelangen sollte, tritt voraussichtlich am 1. Februar in Kraft.

In der Zeit vom 1. Jänner, mit welchem Tage der bisherige Gütertarif für den genannten Verkehr — Theil II, Heft I und II, sowie Importtarif von Frankreich nach Russland — zur Aufhebung gelangt, bis zum 1. Februar werden die Sendungen zwischen Belgien und Frankreich einerseits und Russland andererseits auf den Deutsch-Belgischen Grenzstationen umkartirt, wodurch gegen die bisherigen directen Frachtsätze Frachterhöhungen eintreten. Ausgenommen von der Umkartirung sind die Flachs- und Hanf- u. s. w. Sendungen von Russland nach Belgien und Frankreich, sowie die Runkelrübensamen- (Zuckerrübensamen-) Sendungen von Russland nach Belgien, welche auf Grund der bezüglichen Ausnahmetarife vom 13. April 1893 und 12. November 1894 nach wie vor direct abgefertigt werden. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische).

Braunkohlenverkehr. (Einführung directer Frachtsätze für Braunkohlenbriquetts nach den Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen.)

Mit dem 1. Jänner traten für Braunkohlenbriquetts in Sendungen von mindestens 20 Tonnen, welche mit directen Frachtbriefen nach den Stationen Bresewitz, Krien Dorf, Dennin, Friedland, Jarmen, Klockow, Löwitz, Rimpau, Schwerinsburg und Uhlenhorst der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen aufgeliefert werden, von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Erfurt und Magdeburg, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Station Ferdinandshof Durchgangsfrachtsätze in Höhe der Frachtsätze für Ferdinandshof (Ort) abzüglich 0·035 Mk. für 100 kg in Kraft.

Dieselben finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche nach ihrer Uebergabe in Ferdinandshof von dort ohne Einlagerung auf den Schmalspurbahnen weiter befördert werden.

Für die Weiterbeförderung der Sendungen auf den Schmalspurbahnen treten mit Giltigkeit vom gleichen Tage ab die nachbezeichneten ermässigten Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

nach	Bresewitz	0·11 Mk.
„	Krien Dorf	0·13 „
„	Dennin	0·12 „
„	Friedland (Meckl.)	0·10 „
„	Jarmen	0·16 „
„	Klockow	0·08 „
„	Löwitz	0·09 „
„	Rimpau	0·07 „
„	Schwerinsburg	0·09 „
„	Uhlenhorst	0·08 „

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
136	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: Gedörrtes Obst, Pflaumenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden, und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köhánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest (oder umgekehrt)	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte) ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Báziás zur Verfrachtung gelangen	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens 500.000 Francs, welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 500.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt. Im Uebrigen finden auf die Beförderung der Güter die Bestimmungen des directen Tarifes zwischen Deutschland, resp. Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. November 1893, resp. 1. Jänner 1895, ferner jene des Tarifes von Deutschland nach Zimony transit für den Verkehr mit den genannten Balkanstaaten, giltig vom 1. November 1893, endlich, soferne Transporte via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás in Frage kommen, die Bestimmungen der inländischen Verbandstarife, bezw. des Localtarifes Anwendung	Bis Ende December 1895	Tarif-Heft III für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Jänner 1895, und Tarif-Heft IV vom 1. November 1893, ferner Tarif für den Deutsch-Orientalischen Verkehr vom 1. November 1893 und Tarif für den Verkehr Deutschland—Zimony transit vom 1. November 1893, bezw. inländische Verbandstarife und Localtarife	Verschieden	Von den bis zur ungar.-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume 25 Percent Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 Percent Nachlass, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15. bezw. 25percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 1 (ein) Kreuzer per Tonnenkilometer, unter Hinzurechnung von je 2 Kreuzern Manip.-Gebühr per 100 kg. und für die kgl. ungar. Staatsbahnen 5 Percent Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate (rücksichtlich der in Deutschland aufgegebenen Transporte gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate). Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapárt und Báziás per Schiff beförderten Transporte ist die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung längstens bis Ende Juni 1896 einzusenden	Jene Firmen, welche diese Begünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen dies im Vorhinein der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzeigen. Die Abfertigung der Transporte hat zu jeder Zeit auf Grund der bestehenden directen Frachtsätze zu erfolgen, wobei rücksichtlich der über Wien und Budapest gelegenen deutschen, österr. und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise via Wien instradirenden Transporten die für Wien giltigen Frachtantheile, bei den ganz oder theilweise via Marchegg instradirenden Transporten die für Marchegg giltigen Frachtantheile, bei den ganz oder theilweise via Budapest instradirenden Transporten hingegen die für Budapest (bei Sendungen von und nach der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) giltigen Frachtantheile, die in das Frachtgebühren-Minimum einzurechnenden Frachtbeträge, sowie die Basis für die Fortsetzung der percentuellen Begünstigung bilden

Rubrik	137
Fortlaufende Nr.	137
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der nebenbezeichneten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigung anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden
für die Transportstrecke von	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtliche österr.-ungar. und deutsche Stationen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest oder Köbánya vermittelt wird
nach	Sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind, soferne deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird
	oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ist in dem Rahmen desselben ein so grosses Quantum von Gütern zu verfrachten, dass die auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportgebühr mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** beträgt. Jene Firmen, welche die gegenwärtige Frachtbegünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen dies im Vorhinein der Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen anzeigen
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1895
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen; Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien—Lindau und Vorarlberg und Rumänien—Elbeumschlag giltigen Tarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10 % (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u. Köbánya, Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 1 (ein) Kreuzer per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 2 Kreuzer Manipulationsgebühr pro 100 kg und für die kgl. ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer, verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1896 vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	*)

*) Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köbánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderten Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insferne solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waarenclasse angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr.-ungar. Bahnen giltigen Waarenclassification rangirt.

Jene von österr.-ungarischen oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt zu befördernden Transporte, deren Instradirung ganz oder theilweise über Suczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergeben, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und transit und sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest oder Köbánya bewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungen von oder nach Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten ungarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die von diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühren liquidirt, und zwar:
   a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.
   b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.
   c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.
   d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (beide Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.
   e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen, welche ausschliesslich via Predeal und Verciorova instradirt werden.
2. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der Punkte 1. a), b), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung bildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
138	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C b) Holz des Specialtarifes 2		Klein-Schwechat (via Marchegg—Wien-Donauquaibahnhof)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Kreuzer a) / b)		Im Kartirungswege		
				Alkenyér						106·5 / 107·5				
				Alvincz						107·5 / 108·5				
				Belincz-Kiszeto						95·5 / 96·5				
				Brassó						130·5 / 131·5				
				Lugos						97·5 / 98·5				
				M.-Vásárhely						113·5 / 114·5				
				Nagyvárad						82·5 / 83·5				
				Szatmár						92·5 / 93·5				
				Temesvár-Gyárváros						90·5 / 91·5				
				Temesvár-Jozsefváros						90·5 / 91·5				
				Topolovecz						94·5 / 95·5				
				Torda						107·5 / 108·5				
139	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Explosive Güter bei Aufgabe als Frachtgut	Pozsony (via Marchegg—Wien S.B.)		Aufrechthaltung der für den Transport von explosiven Gütern bestehenden Tarifbestimmungen. Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass für Sendungen unter 30 kg das Gewicht von 60 kg zu Grunde gelegt wird, und bei Sendungen über 30 kg für das Doppelte im Producte aufgerundete Gewicht der Sendung die nebigen Frachtsätze zur Anwendung gelangen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif „Theil II — Heft 4“, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Sätze	Kreuzer		Im Kartirungswege		
					Atzgersdorf-Mauer					66				
					Baden					76				
					Cilli					274				
					Feistritz					238				
					Gloggnitz					106				
					Kühnsdorf					286				
					Leoben					172				
					Liesing					70				
					Loitsch					352				
					Markt-Tüffer					280				
					Mödling					70				
					Mürzzuschlag					142				
					Peggau					184				
					Pöltschach					256				
					Prevali					280				
					Rakek					358				
					St. Egyden					94				
					Wr.-Neustadt					88				
					Wildon					208				
					Zágráb					319				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	Frachtsatz per 100 kg b)	Zugestandener Frachtsatz a)	Zugestandener Frachtsatz b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze a)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer (per 100 kg)								
140	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Classen: A	Ungar.-Ostra	a) Bisenz-Pisek transit b) Ung.-Hradisch transit	20000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, resp. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1895 bis Ende Jänner 1896	Localtarif, resp. Anhang zu den Localgütertarifen der St.E.G., Theil II, Heft 1 und 2	6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung.-Ostra: Gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Transporte in Ung.-Ostra zur Aufgabe gebracht wurden. Bei Sendungen nach Ung.-Ostra: Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende April 1896 einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.	
			B						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0			
			C						6·5	7·4	5·5	6·6	1·0	0·8			
			der Specialtarife: 1						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0			
			2 (exclus. Kohle und Coaks)						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0			
			3						5·9	—	5·5	—	0·4	—			
			Raffinadzucker aller Art						6·5	7·6	5·5	6·6	1·0	1·0			
			Kohle und Coaks	oder vice versa					—	6·8	—	6·6	—	0·2			

NB. Das Auf- und Abladen in Ung.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.
Bei Raffinadzucker gelten die nebigen Wagenladungssätze schon bei Aufgabe von 5000 kg und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und demselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
141	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein, Weinmaische und Weinmost	Grammat-Neusiedl transit*) (für Sendungen aus Italien, dann von Triest und Fiume)	Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	12 kr.	8 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		*) Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Italien, Triest oder Fiume nach Wien (St.E.G.) via Grammat-Neusiedl zur Aufgabe gebracht werden
142	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Tenderlocomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Wien (St E.G.)	Bubna (St.E.G.)	Frachzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Local-, bezw. Oesterr. Verbandstarif		64 kr.		Im Kartirungswege		Die Tenderlocomotiven müssen zu Dienstzwecken der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
143	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandstarifes, „Theil II, Heft 1 und 2"	Freiheit-Johannisbad	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichst. Dresden-Nenstadt (Leipz. u. Schles. Bahnhof) Leipzig (Bayer. Bahnhof) Leipzig (Berliner Bahnhof) Leipzig (Dresd. Bahnhof) Leipz. (Eilenb. Bahnhof) und vice versa	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, „Theil II, Heft 1 und 2"	Vom 15. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, „Theil II, Heft 1 und 2"	Bestehen keine directen Sätze	Pfennig A 95 B 1 A 96 B 1 A 93 B 1 A 129 B 1 A 127 B 1 A 127 B 1 A 127 B 1		Im Kartirungswege		Die sub B ausgewiesenen Beträge repräsentiren die Coursunterschiede und werden dieselben von den Frachtsätzen sub A bis auf Weiteres doppelt abgezogen
144	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus											

Die in der diesjährigen Nummer 3 des Verordnungs-Blattes sub Position Nr. 51 enthaltene Publication ist in der Weise zu ergänzen, dass die Station Mitrovicz-Szavapárt transit (für Sendungen ab Schabatz und Rača) mit folgenden Kartirungs- und Refactiesätzen einbezogen wird, und zwar:

Von	nach Budapest-dunap. t. p. u. „ -fövarosi-közr. „ -Józsefváros: Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	nach Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.): Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass
	Kreuzer pro 100 kg					
Mitrovicz-SzavaPárt transit . .	77	67	10	132	122	10

Mit dem Tage der Einführung directer Sätze ab Schabatz, bezw. Rača treten vorstehende Frachtsätze ausser Kraft.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
145	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. II. 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Frachtsätze der Wagenladungsclasse C	Frachtsätze des Specialtarifes 2 aus der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, VI	Verschieden	Im Kartirungswege		
146	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Landwirthschaftliche Maschinen a) bei Aufgabe beliebiger Mengen b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg } pro Frachtbrief und Wagen c) „ „ „ 10000 kg	Weinheim, Station der Main-Neckarbahn	Zimony transito	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen des Tarifes für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito vom 1. November 1893	Vom 15. Jänner 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito, giltig vom 1. November 1893	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	in Centimes Gold ad a) 696 ad b) 616 ad c) 428		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
147	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide aus der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Weiz	Gleisdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Classe A 11·6	8	3·6	Im Kartirungswege		
									Ausn.-Tarif IX a 10		2			
			Schotter aus der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Weiz	Studenzen-Fladnitz	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			9·5	8	1·5			
					Feldbach				10·5	9	1·5			
					Fehring				11·5	10	1·5			
					Söchau				16·1	14·6	1·5			
					Fürstenfeld				17·3	15·8	1·5			
									Pfennige					
148	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Zellerndorf	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	181	96 *)	85	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg.
					Schönpriesen-Umschlag				181	91 *)	90			
					Dresden-Elbkai				228	143	85			

149 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Für die Beförderung von frischem Obst, einschliesslich frischer Nüsse, **von** den Stationen **Passau** und **Lindau** (Rangirbahnhof) der k. k. österr. Staatsbahnen **nach** den **Niederlanden** und **Belgien** kommen bei Aufgabe in Wagenladungen bis Ende December 1895 die Frachtsätze des Specialtarifes I, bezw. der Classe a 2 im Kartirungswege zur Anwendung.

Frische Aepfel, frische Birnen, frische Nüsse, frische Pflaumen und Zwetschken in Wagenladungen zu 10000 kg mit der Bestimmung zur Ausfuhr über die **niederländischen** und **belgischen Seehäfen** und über **Terneuzen** werden bis Ende December 1895 im Kartirungswege zu den Sätzen des Ausnahmetarifes Nr. 2 abgefertigt.

Für neue leere Obstkörbe, welche in gefülltem Zustande nach der Absendestation zurückkehren, werden im Rückvergütungswege bis Ende December 1895 folgende Frachtermässigungen gewährt:

Bei Aufgabe als Eilgut werden die leeren Körbe zur einfachen Eilgutfracht ohne Sperrigkeitszuschlag und bei Aufgabe als Frachtgut wie gebrauchte leere Emballagen behandelt.

Bei der Auflieferung der leeren Körbe wird die volle tarifmässige Fracht erhoben.

Die Rückerstattung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen von Seiten der betreffenden Versandtstation bestätigt sein muss, dass die leeren Körbe in gefülltem Zustande mittelst Eisenbahn zurückbefördert worden sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
150	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall- (Brenn-) Holz	Verladestellen der Schleppbahn Russ. Moldawitza—Wama: Deja	Volksgarten	Bei Aufgabe Seitens der zur Benützung der Schleppbahn Russ. Moldawitza—Wama vertragsmässig berechtigten Firmen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bei Beförderung von weichem Abfallholze wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendungen, in minimo aber 80% des Ladegewichtes des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	21 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Dragosza	Volksgarten					22 kr.				
				Watra-Moldawitza	Volksgarten					23 kr.				
				Deja	Czernowitz					22 kr.				
				Dragosza	Czernowitz					23 kr.				
				Watra-Moldawitza	Czernowitz					24 kr.				

151 — Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Der Bergverwaltung des Kohlen-Industrie-Vereines in Schwaz wird zum Baue einer Doppel-Sortiranlage bei dem neuen Schaebte in Wohontsch für den Bezug von circa 60000 kg Maschinen und Maschinentheilen rücksichtlich der in Frage kommenden Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes XV des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 mit der Abänderung zugestanden, dass von der Mindest-Entfernung von 40 Kilometer abgesehen wird.
Der Minimal-Frachtsatz hat in allen Fällen 8 Heller pro 100 kg zu betragen.
Das Zugeständniss gilt bis zur Vollendung der erwähnten Anlage, längstens bis Ende December 1895.

152 — Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 122 vom 25. October 1894, sub Post 1860, für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. verlautbarte Kundmachung ist durch die Aufnahme nachstehender Relation mit folgenden Frachtsätzen zu ergänzen: ab Spital a. S. nach Barcs a) 121, b) 111, c) 94 Heller pro 100 kg incl. ungar. Steuer.

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, sub Post 2880, hat es in der Rubrik „nach" in der 4. Zeile von oben anstatt „Žirželitz" richtig „Žiželitz" zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. Wien, 15. Jänner 1895. VIII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Die durch die Concessionsurkunde einer Eisenbahnunternehmung auferlegte Verpflichtung, für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen ein geeignetes Postbureau zu überlassen, bezieht sich ausser dem Falle einer ausdrücklichen Einschränkung auf alle Stationen, welche bei Inbetriebsetzung der Bahn oder in der Folge als Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen bestimmt und eingerichtet werden.**
2. **Als Brief-Aufgabs- und Abgabsstation ist jene Station anzusehen, in welcher der Postdienst, die Auf- und Abgabe der Briefpost zwischen den mit den Eisenbahnzügen verkehrenden Postbediensteten einerseits und den an die Station gewiesenen Postämtern andererseits sich vollzieht.**
3. **Die Postverwaltung ist berechtigt, zu bestimmen, wie geartet und wie beschaffen das Postbureau sein müsse, damit es als „geeignetes“ erkannt werden könne.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 22. Mai 1892, Z. 7187 ex 1891, betreffend die Beistellung von Localitäten für den Postdienst in der Eisenbahnstation Neratovic, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Mit dem angefochtenen Erlasse wurde die k. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft unter Bezugnahme auf den § 15 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 28. August 1863 für die Eisenbahn von Turnau nach Kralup und auf den § 7 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 20. August 1869 für die Eisenbahn von Neratovic nach Prag eingeladen, wegen Beistellung eines Postbureau, bestehend aus einem Zimmer von 25—30 m² Fläche und einer Requisitenkammer für die Ausübung des Postdienstes in der Station Neratovic das Entsprechende zu veranlassen.

Die Beschwerde behauptet, dass durch diesen Auftrag die berufenen Concessionsgesetze verletzt und die Rechte der priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft verkürzt werden.

Bei der Prüfung dieser Behauptung der Beschwerde war zunächst in Erwägung zu ziehen, ob der angefochtene Erlass mit Rücksicht auf die in der Form einer Einladung ohne Beifügung einer Executionsclausel an die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft ergangene Aufforderung als eine mit eventuellen Rechtsfolgen für die Partei verbundene Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. 36 ex 1876, angesehen werden kann.

Der Verwaltungs-Gerichtshof musste diese Frage umsomehr bejahen, als in dem angefochtenen Erlasse auf die der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft nach § 15 der Concessionsurkunde vom 28. August 1863, bezw. § 7 der Concessionsurkunde vom 20. August 1869 in Betreff der Ueberlassung von Localitäten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen obliegende Verpflichtung hingewiesen wird und das Handelsministerium in dem über die Beschwerde eingeleiteten Vorverfahren seinem Erlasse eine gegentheilige Bedeutung nicht gegeben hat.

Hienach ist zu untersuchen, ob in den berufenen Paragraphen der Concessionsurkunden eine der mit dem angefochtenen Erlasse ergangenen Aufforderung entsprechende Verpflichtung der Böhmischen Nordbahn statuirt ist.

Die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 20. August 1869, R.-G.-Bl. Nr. 164, für die Eisenbahn von Neratovic nach Prag legt der Bahngesellschaft hinsichtlich des Postdienstes keine besondere Verpflichtung auf, sondern es werden nur im § 7 die Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 28. August 1863, R.-G.-Bl. Nr. 89, für die Eisenbahn von Turnau nach Kralup — insoweit sie durch die neue Concession nicht abgeändert worden sind — auf die neue Eisenbahnstrecke Neratovic—Prag ausgedehnt, für welche somit — da die Concession für dieselbe eine diesfällige Aenderung nicht normirt — in Betreff der Beistellung von Postlocalitäten der § 15 der Concessionsurkunde vom 28. August 1863 Geltung hat. Dieser Paragraph lautet:

„Für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen ist ein geeignetes Postbureau in den Gebäuden der Eisenbahn unentgeltlich zu überlassen, und hinsichtlich der Befriedigung etwa eintretender weiterer Bedürfnisse für diesen Zweck wird eine besondere Vereinbarung zu treffen sein."

Die Beschwerde folgert aus dem Wortlaute dieser Bestimmung, dass die Verpflichtung der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen ein geeignetes Postbureau zu überlassen, durch den bestimmten Artikel „den" auf die zur Zeit der Concessionirung oder Errichtung der Bahn bestimmten, bezw. activirten Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen eingeschränkt und die Beistellung von Postlocalitäten in neuen Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen einer besonderen Vereinbarung vorbehalten sei.

Diese einschränkende Interpretation obiger Bestimmung der Concessionsurkunde vermochte aber der Verwaltungs-Gerichtshof nach dem Wortlaute und der Sachlage nicht für richtig zu erkennen, weil bei Erlassung der Allerhöchsten Concessionsurkunde die Bahn selbst noch nicht bestand und die Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen an derselben nicht bestimmt und noch weniger activirt waren, daher bei Statuirung der Verpflichtung in Betreff der Beistellung eines Postbureau nicht an local bestimmte Stationen gedacht werden konnte, sondern offenbar für alle Stationen, welche bei Inbetriebsetzung der Bahn oder in der Folge als Brief-Aufgabs- oder Abgabsstationen bestimmt und eingerichtet werden würden, jene Vorsorge getroffen werden wollte, was ja auch durch den Wortlaut obige Bestimmung zum Ausdrucke gelangt.

Wenn hienach die Verpflichtung der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft nicht auf schon bei der Concessionirung oder Errichtung der Bahn bestimmte Stationen eingeschränkt ist, sondern sich auch auf Stationen erstreckt, welche erst in der Folge als Brief-Aufgabs- und Abgabsstationen bestimmt wurden oder bestimmt werden, so erscheint in der Streitsache die Frage entscheidend, ob die Eisenbahnstation Neratovic eine Brief-Auf- und Abgabgstation ist, bezw. ob eine behördliche Verfügung vorliegt, durch welche Neratovic als Brief-Aufgabs- und Abgabsstation bestimmt wurde.

Die Beschwerde bestreitet dies, wogegen der Vertreter des Handelsministeriums bei der öffentlichen Verhandlung erklärte, dass der Begriff einer Brief-Auf- und Abgabsstation technisch nicht festgestellt sei, daher nach der natürlichen Bedeutung der Worte jede Eisenbahnstation, an welcher eine Brief-Auf- und Abgabe stattfindet, als Brief-Auf- und Abgabestation angesehen werden müsse und sohin auch die Eisenbahnstation Neratovic, wo die Brief-Auf- und Abgabe stattfinde, eine Brief-Auf- und Abgabsstation sei.

Auch der Verwaltungs-Gerichtshof musste nach der Sach- und Rechtslage Neratovic jenen Eisenbahnstationen beizählen, für welche die Bezeichnung Brief-Auf- und Abgabsstation zutrifft.

Denn wie aus dem Handelsministerialerlasse vom 16. December 1872, Z. 29.228, ferner aus der Kundmachung der k. k. Postdirection Prag ddto. 22. September 1872, Z. 25.311, wie nicht minder aus den Postcoursbüchern sich ergibt, wurde die Station Neratovic von der Postverwaltung als jene Station bezeichnet, auf welcher der Brief- und Fahrpostdienst zwischen Klomin und Brandeis-Elbekosteletz eingerichtet werden soll, und es wird auch nicht bestritten, dass diese Anordnung der Postverwaltung dergestalt in Vollzug gesetzt worden ist, dass die genannten Postämter Postsendungen in der Station Neratovic übernehmen und übergeben.

Die Beschwerde vermeint allerdings, dass durch diese postalischen Vorkehrungen die Station Neratovic noch nicht als eine Brief-Aufgabs- und Abgabsstation qualificirt wurde und dass sie auch nach der neuen, heute angefochtenen Verfügung eine Station dieser Qualität nicht werden solle, weil auf der Station selbst „eine Expeditionsstelle", ein Postamt behufs Annahme und Abgabe von Briefen, weder errichtet worden ist, noch auch errichtet werden soll.

Diese einschränkende Interpretation des Ausdruckes „Brief-Aufgabs- und Abgabsstation" erschien aber dem Verwaltungs-Gerichtshofe nicht berechtigt.

Denn was zunächst die Behauptung der Beschwerde anbelangt, dass durch die neue Verfügung die Einrichtung einer Expeditionsstelle nicht in Aussicht genommen wurde, so findet diese Behauptung in dem Wortlaute des angefochtenen Erlasses insoferne keinen Stützpunkt, als derselbe allgemein dahin lautet, dass zur Ausübung des Postdienstes die Beistellung eines Postbureau gefordert wird. In welcher Weise und in welchem Umfange in dem geforderten Postbureau der Postdienst ausgeübt werden soll, wird in dem angefochtenen Erlasse überhaupt nicht angeführt. Allein auch dann, wenn die Angabe der Beschwerde zutreffend sein sollte, dass es sich der k. k. Postverwaltung lediglich um die Gewinnung von Localitäten zur Unterbringung von Postfrachtstücken handelt, würde nach dem Wortlaute der Concessionsurkunde der von der Postverwaltung gegenüber der Eisenbahnunternehmung erhobene Anspruch gleichwohl begründet sein. Denn als eine Brief-Aufgabs- und Abgabsstation kann nach der natürlichen Bedeutung der Worte jede Station angesehen werden, in welcher eine postämliche Auf- und Abgabe von Briefen statthat, was allerdings auch dann zutrifft, wenn der Postdienst, die Auf- und Abgabe der Briefpost, zwischen den mit den Eisenbahnzügen verkehrenden Postbediensteten einerseits und den an die Station gewiesenen Postämtern andererseits sich vollzieht.

Es kann nicht bestritten werden, dass diese postalischen Amthandlungen auch „die Ausübung des Postdienstes" in sich schliessen, und da nach dem Wortlaute der Concessionsurkunde es lediglich darauf ankommt, dass in der Station die amtliche Brief-Auf- und Abgabe und die Ausübung des Postdienstes statthat, der Umfang und die Modalität aber, in welchen die Ausübung des Postdienstes Platz zu greifen hat, des Näheren weiter nicht bestimmt erscheinen, so muss die Postverwaltung allerdings für berechtigt angesehen werden, in derlei Fällen von der Unternehmung die Beistellung eines geeigneten Postbureau zu verlangen.

Diese dem Wortlaute der Concessionsurkunde entsprechende Auslegung erschien dem Verwaltungs-Gerichtshofe umso unabweislicher, als ja nicht zu bestreiten ist, dass die Bedürfnisse der Postverwaltung für den Postdienst auf allen Eisenbahnlinien gleichmässige sein werden, wie denn auch der § 10, lit. f, des Concessionsgesetzes alle Eisenbahnunternehmungen zur Förderung des Postdienstes grundsätzlich heranzieht, und als in einer Reihe von Concessionsurkunden die Eisenbahnunternehmungen im Allgemeinen verpflichtet werden, für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen Postbureaux zu überlassen. (Vergleiche die Concessions-

urkunden zum Bau und Betrieb folgender Locomotiveisenbahnen: Wiener-Neustadt—Grammat-Neusiedl, ddto. 30. September 1864, R.-G.-Bl. Nr. 90; Leibnitz-Schwanberg und Eibiswald, ddto. 11. Juni 1866, R.-G.-Bl. Nr. 80; Bilin-Aussig, ddto. 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 98; Prag-Dux, ddto. 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 97; Nimburg-Tetschen etc., ddto. 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109; Pilsen-Priesen, ddto. 21. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 111, und Chyrow-Stryj, ddto. 5. September 1870, R.-G.-Bl. Nr. 135).

Die Beschwerde bestreitet auch, dass die Postverwaltung nach Massgabe der citirten Concessionsbestimmung berechtigt war, von der Eisenbahnunternehmung ein Zimmer von bestimmten Dimensionen und überdies noch die Beistellung einer Kammer zu verlangen, da nach der Concessionsurkunde der Postverwaltung nur der Anspruch auf ein geeignetes Postbureau zustehe. Nachdem die Concessionsurkunde des Ausdruckes „geeignetes Postbureau" sich bedient, so ist zunächst die Meinung der Beschwerde, als ob die Postverwaltung nicht berechtigt wäre, des Näheren zu bestimmen, wie geartet und wie beschaffen das Postbureau sein müsse, nicht begründet; denn es kann doch nur die Postverwaltung, da sie den Umfang des Postdienstes kennt, als berufen angesehen werden, zu bestimmen, wie das Postbureau beschaffen sein müsse, um als für den Postdienst geeignet angesehen werden zu können. Eben darum, weil es sich um die Eignung der Localität als Postbureau handelt, kann auch nicht behauptet werden, dass die Anforderung eines Zimmers nebst Requisitenkammer über den Rahmen des durch die Concessionsurkunde statuirten Anspruchsrechtes der Postverwaltung hinausgeht, da die postalischen Amtshandlungen notorisch so geartet sind, dass nicht blos für die Schreibfunctionen, sondern auch dafür Vorsorge zu treffen ist, damit die Postsendungen, wie die zur Manipulation überhaupt nothwendigen Objecte aufbewahrt werden können. Dass dem so ist, ergibt sich auch aus der Ausdrucksweise anderer Concessionsurkunden, in welchen statt des Ausdruckes „Postbureau" die Bezeichnung der Localität direct durch die Verwendung der Ausdrücke: Zimmer nebst Requisitenkammer, erfolgt; so in den oben citirten Concessionsurkunden für Bilin-Aussig, für Nimburg-Tetschen und für Chyrow-Stryj, welch letztere geradezu ein Zimmer und Requisitenkammer als Postbureau bezeichnet.

Der Verwaltungs-Gerichtshof konnte daher in der angefochtenen Entscheidnug eine Gesetzwidrigkeit nicht erkennen, und es war darum die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 5. Juli 1893, Z. 2119; H.-M.-Z. 40.225-X-1893.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Für die Herstellung eines Vorbaues bei der Eingangsthüre des Weichenwächterhauses Nr. 2 in der Station Segen-Gottes, ferner für die Vergrösserung der Wächterhäuser Nr. 49 und 105a und für die Herstellung je eines Backofens bei den Wächterhäusern Nr. 108 und 191 der Linie Brünn—Okřisko, sowie für Errichtung einer gemauerten Signalhütte in der Station Greifendorf der Linie Wien—Bodenbach wurde die Baubewilligung ertheilt.

[21. December 1894, Z. 68.259.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Oberbauschmiede sammt Magazin in Prag.) In der Station Prag wird eine Oberbauschmiede sammt Handmagazin hergestellt.

[21. December 1894, Z. 69.059.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Strassenbrückenwaage in Theresienstadt.) In der Station Theresienstadt wird eine Strassenbrückenwaage aufgestellt.

[24. December 1894, Z. 69.613.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Düngergrube in Olmütz.) Die in der Station Olmütz bestehende Düngergrube wurde in die Nähe des dortigen Desinfectionsplatzes verlegt.

[21. December 1894, Z. 69.273.)

Bukowinaer Localbahnen (im Betriebe der k. k. Oest. Staatsbahnen). (Linie Czernowitz—Nowosielitza: Bauliche Herstellungen in Nowosielitza: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der galizischen Hypothekenbank in Czernowitz für die Errichtung eines Frachtenmagazins sammt zwei Zufahrtsgeleisen in der Station Nowosielitza für den 16. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Julius Patak betraut.

[G.-I.-Z. 72.]

Projectirte Localbahn Przeworsk—Bachórz.) (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von Andreas Fürsten Lubomirski vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Przeworsk der k. k. Staatsbahnlinie Krakau—Lemberg nach Bachórz die Trassenrevision und Stationscommission auf den 19. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [10. Jänner, H.-M.-Z. 1433.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
(Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

10. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Wittmannsdorf—Ebenfurth und Wittmannsdorf—Gutenstein wegen heftiger Schneewehen eingestellt.

11. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Wittmannsdorf—Ebenfurth mit Zug 2011, in der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein mit Zug 2016 wieder aufgenommen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

10. Jänner. In Folge grosser Schneemassen auf der Strecke und in den Stationen musste der Güterverkehr in den Strecken Brünn—Wessely a. M. und Brünn—Okřisko,

11. Jänner in den Strecken Brünn—Böhm.-Trübau und Böhm.-Trübau—Olmütz mit Ausnahme der Beförderung von Eilgütern und lebenden Thieren eingestellt werden.

11. Jänner. In der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz wurde der Personenverkehr mit Zug 1603 wieder aufgenommen.

12. Jänner. Verkehr der fahrplanmässigen Personenzüge auf den Linien Wien—Brünn, Wien—Marchegg, Wien—Bruck a/L. in vollem Umfange wieder aufgenommen. Am 11. Jänner sind noch die Personenzüge 101/w, 20/w, 102/w. 104/w, ferner 103/n, 104/n, 105/n, 106/n ausgefallen.

12. Jänner. Auf der Localbahnlinie Bruck a/L.—Hainburg verkehren die fahrplanmässigen Züge ohne Beschränkung. Auf der Localbahnlinie Kl.-Schwechat—Mannersdorf wird der Gesammtverkehr am 13. Jänner mit dem Zuge 13/2 aufgenommen werden.

12. Jänner. Auf der Localbahnlinie Chotzen—Leitomischl wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2003 wieder eröffnet.

12. Jänner Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Brandeis a/E.—Čelakowitz—Mochów eingestellt.

12. Jänner. Auf der Localbahnlinie Přelouč—Kalk-Podol wurde Gesammtverkehr mit Zug 2114 wieder aufgenommen.

13. Jänner. Auf der Localbahnlinie Brünn—Tischnowitz wurde mit Zug 1701 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

13. Jänner. Auf der Localbahn Enzersdorf b. Staatz—Poysdorf Verkehr mit gem. Zug 2911 aufgenommen.

Brünner Local-Eisenbahngesellschaft:

9. Jänner. Wegen andauernden starken Schneefalles musste Verkehr auf sämmtlichen Linien eingestellt werden.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co.:

9. Jänner. In Folge heftigen Schneetreibens musste der Verkehr in der Strecke Hietzing—Mödling mit den Zügen 62 und 65, in den Strecken Floridsdorf—Stammersdorf und Floridsdorf—Gross-Enzersdorf mit den Zügen 30 und 34 a eingestellt werden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

11. Jänner. Auf der Linie Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt Personenverkehr mit den Zügen 1305 und 1306 wieder aufgenommen.

Auf der Wiener Verbindungsbahn wurde der fahrplanmässige Personenverkehr, in der Strecke Wien—Wr.-Neustadt der Verkehr der Personen-Fernzüge wieder aufgenommen.

Der Verkehr der Local-Personenzüge bleibt noch beschränkt.

12. Jänner. In den Strecken Meidling—Pottendorf—Grammat-Neusiedl—Wr. Neustadt wurde der Gesammtverkehr, in den Strecken Liesing—Kaltenleutgeben und Mödling—Laxenburg der Personenverkehr wieder aufgenommen.

12. Jänner. Auf der Wiener Localstrecke und auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl wurde der Personenverkehr in vollem Umfange wieder aufgenommen.

12. Jänner. In der Strecke Steinbrück—Laibach wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

13. Jänner. Auf der Wiener Verbindungsbahn und in den Strecken Wien—Wr. Neustadt, Mödling—Laxenburg und Liesing—Kaltenleutgeben wurde auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

11. Jänner. In der Strecke Hullein—Bistritz a. H. wurde der Personenverkehr mit Zug 2225 wieder aufgenommen.

12. Jänuer. In der Strecke Hullein—Bistritz a. H. wurde auch der Güterverkehr und auf der Localbahn Drösing—Zistersdorf der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

13. Jänner. Auf der Localbahn Weisskirchen—Krasna wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

12. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostroměř, Jičin—Nimburg, Křinec — Königstadtl, Kopidlno—Bakov, Dětenic—Taxis-Dobrovic eingestellt. Die letztverkehrenden Züge waren Nr. 206, 402, 552.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachstehenden im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende Localbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 76.645, den Reichstagsabgeordneten Franz Bessenyei und Emerich Veryter für eine von der zukünftigen Endstation Nagy-Szent-Miklós der projectirten Localbahn Temesvár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 7) und der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Valkány—Nagy-Szent-Miklós ausgehende und diese in deren Fortsetzung über Német-Csánad und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Csanád in der Station Apádfalva mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und von dort aus über die Gemarkung der Gemeinden Makó und Földeák in der Station Hódmezö-Vásárhely mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Szentes—Hódmezö-Vásárhely und der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Nagyvárad—Hódmezö-Vásárhely—Eszék—Villány verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 76.858, der Kassa (Kaschau)—Tornaer Localbahn-Gesellschaft für eine von der Station Meczenséf der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden gesellschaftlichen Linie Szepsi—Meczenséf (Flügelbahn der Linie Kassa—Szepsi—Torna) abzweigende, a) diese in der Endstation Szomolnokhuta mit der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Margitfalu—Szomolnokhuta (Göllnitzthalbahn [Flügelbahn der Linie Kaschau—Margitfalu—Oderberg]) verbindende, b) diese von Szomolnokhuta aus über Svedler und die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Markusfalva (nächst Igló) mit der Hauptlinie Oderberg—Markusfalva—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende, c) eine von der zukünftigen Station Merény abzweigende, über Nagy-Hnyilecz und die Gemarkung der Gemeinde Istvánfalu bis Sztraczena (Comitat Szepes) führende Flügelbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 79.128, der Debreczen—Hajdu-Nanáser Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Endstation Büd-Szent-Mihály der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden gesellschaftlichen Linie Debreczen—Hajdú-Nánás—Büd-Szent-Mihály ausgehende und diese in der zukünftigen Station Tisza-Lök der projectirten Localbahn Polgár—Kiralytelek (eventuell Nyiregyháza [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1]) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 79.669, dem kgl. Rathe Johann Mérö, Einwohner von Budapest, für eine von der Station Huszt (nächst Királyháza) der Linie Szerencs—Huszt—Marmaros-Sziget abzweigende, über Iza, Herincse, Berezna, Also-Bisztra und die Gemarkung der Gemeinde Vucskómezö bis Ökörmezö, eventuell von dort aus über Szolyma, Majdánka, Felsö-Bisztra und die Gemarkung der Gemeinde Toronya bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Wyszkow führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 81.160, dem Gutsbesitzer Géza Beliczey und dem Kunstmühlbesitzer Ignaz Rosenthal, Einwohnern von Békés-Csaba, a) für eine von Békés-Csaba aus einerseits bis Apácza (Comitat Békés), andererseits bis Doboz führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb, b) ein vom Bahnhofe der Station Békés der Flügelbahn Békés-Földvár der Hauptlinie Budapest — Békés-Földvár—Arad—Tövis der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehendes, sich im Bereiche der Stadt Békés verzweigendes, mit Locomotiven betriebenes Strasseneisenbahnnetz, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 21. November 1894, Z. 81.904, dem Ernst Lindheim und Consorten für ein von einem geeigneten Punkte der von der Station Szabadka (Maria-Theresiopel) der Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony (Semlin)—Belgrad aus bis zum Badeorte Palics führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe abzweigendes, sich im Bereiche der Stadt Szabadka verzweigendes Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Ungarisches Communications- und Verkehrswesen im Jahre 1894. (Legislatorische Verfügungen.) Im Gebiete des Communications-, bezw. Verkehrswesens Ungarns traten im Laufe des Jahres 1894 folgende vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegte und von dieser approbirte Gesetze durch Allerhöchste Sanctionirung in Rechtskraft, und zwar:

A) directe hierauf bezügliche:

1. G.-A. III. Fortsetzungsweise Regulirungsarbeiten an den Nebenflüssen Theiss und Bodrog, ferner über Verlegung der Einmündung des Franzenscanals in die Theiss. (Sanctionirt 5. Jänner.) Es handelt sich um binnen 12 Jahren, vom Jahre 1892 an gerechnet, auszuführende Arbeiten im Kostenbetrage von siebzehn Millionen.
2. G.-A. IV. Ueber die Fortsetzung der Vicinalbahn Vinkovce—Brčka von der Station Gunja bis Brčka mittelst Ueberbrückung der Save. (Sanctionirt 26. Februar.) Die Landesregierung von Bosnien wird ermächtigt, ein Darlehen von fl. 400.000 zu diesem Zwecke aufzunehmen.
3. G.-A. XI. Concessionirung der Vicinalbahn Versecz—Kubin. (Sanctionirt 13. Mai.)
4. G.-A. XIII. Vereinigung der Concessionsurkunden der zum Netze der Szamosvölgybahn gehörenden Bahnlinien. (Sanctionirt 11. Juni.)
5. G.-A. XIV. Inarticulirung des Handelsvertrages mit Rumänien (vom 21. December 1893).
6. G.-A. XV. Ueber die Sicherstellung der Spiritussteuer für das Consumgebiet. (Sanctionirt 18. Juni.)
7. G.-A. XIX. Ueber die Bedeckung der Kosten einiger bei den kgl. Ung. Staatsbahnen nothwendigen Arbeiten. (Sanctionirt 29. Juni, publicirt 5 Juli.) Ermächtigung: 2 Millionen Gulden aus den Cassenbeständen für Erweiterung und Umgestaltung der Station Raab, Erweiterung der Station Theresiopel, Erweiterung der Rangirbahnhöfe Budapest-Franzstadt und Rákos und Herstellung von Locomotivremisen, Erweiterung der Station Szolnok, der Station Hatvan, der Stationen der Waagthalbahn, Umgestaltung der Brücken der Linie Waitzen—Gran zu verausgaben und unter den 1893er Investitionen des handelsministeriellen Ressorts zu verrechnen.
8. G.-A. XXII. Concessionirung der Baja-Zomborer Vicinal-Locomotivbahn. (Sanctionirt 17. Juli, kundgemacht 24. Juli.)

9. G.-A. XXIII. Concessionirung der Vicinalbahn Szt.-Lörincz—Slatina—Nasicz. (Sanctionirt 17. Juli, kundgemacht 28. Juli.)
10. G.-A. XXXVI. Ueber die Schaffung und staatliche Unterstützung der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Sanctionirt 21. December, kundgemacht 26. December.) Der Vertrag bestimmt die Aufbringung von 10 Millionen Gulden Actiencapital zur Hälfte in volleingezahlten Actien, zur Hälfte in 4½percentigen Prioritätsobligationen; Bestätigung der Directions- und Aufsichtsrathsmitglieder durch den Handelsminister, drei Viertel ungarische Staatsbürger, Ernennung eines Directionsmitgliedes, eines mit fl. 4000 bezahlten Ministerialcommissärs, regelt die Fahrten und Tarife, bestimmt fl. 400.000 Staatssubvention, das Einlösungsrecht, die Steuerbegünstigungen.

B) indirecte hierauf bezüglich:

11. G.-A. VI. Ueber provisorische Regelung der Handelsbeziehungen mit Russland. (Sanctionirt 19. März.) Meistbegünstigung bis 31. December 1894.
12. G.-A. VII. Verlängerung und Ergänzung des Termins der im G.-A. XXII ex 1884 (Fiumaner Gebäudesteuerfreiheit) enthaltenen Begünstigungen. (Sanctionirt 28. März.) Speciell einer 20jährigen Steuerfreiheit für das Directionsgebäude der „Adria" in Fiume.
13. G.-A. VIII. Inarticulirung der zu Venedig (30. Jänner 1892) abgeschlossenen internationalen Convention, betreffend die Reform des ägyptischen Seemannsdienstes. (Sanctionirt 21. März.) Unter anderen Bestimmungen sind hierin auch die über die Durchfahrt in Quarantaine durch den Suezcanal enthalten.
14. G.-A. IX. Gemeinsame Schutzmassregeln im internationalen Verkehr in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera. (Sanctionirt 21. März.) Mit zwei Annexen, einer über die Inkenntnisssetzung, der zweite über die Massregeln gegenüber Schiffen, die, aus einem verseuchten Hafen kommend, auf der Donau stromaufwärts fahren.
15. G.-A. XVII. Ergänzung der in Angelegenheit des Eisenbahn-Waarentransportes in Bern am 14. October 1890 zu Stande gekommenen und mit G.-A. XXV ex 1892 inarticulirten internationalen Convention.
16. G.-A. XXI. Inarticulirung der am 18. Mai 1894 mit Russland abgeschlossenen Handelsconvention. (Sanctionirt am 29. Juni, Ratificationen ausgetauscht am 6. Juli, kundgemacht am 11. Juli.)

Ausland.

Deutsches Reich. (Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr Süddeutschlands.) Nach einer zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen von Württemberg, Bayern, Baden und Hessen getroffenen Vereinbarung wird Seitens derselben die Sonntagsruhe im Güterverkehr nach Massgabe der bei einer Besprechung der Frage im Reichseisenbahnamt aufgestellten Grundsätze und der sich hieran anschliessenden besonderen Abmachungen (ebenso wie auf den norddeutschen Eisenbahnen) am 1. Mai 1895 eingeführt werden.

Von dem bezeichneten Zeitpunkt ab wird hienach der Eisenbahn-Güterverkehr (ausschliesslich des Vieh- und des Eilgutverkehrs, sowie der Sendungen von Bier und frischem Fleisch in Wagenladungen) auf der Württembergischen Staatsbahn an Sonn- und Festtagen vollständig ruhen. Als Festtage gelten allgemein der Neujahrstag, der zweite Osterfeiertag, der Himmelfahrtstag, der zweite Pfingstfeiertag, sowie der erste und der zweite Weihnachtstag. Zu den Sonn- und Festtagen wird die Zeit von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet; es wird indessen für ausreichend erachtet, wenn in der Zeit von vier Uhr Morgens bis acht Uhr Abends volle Ruhe herrscht und die ersten Morgen- und letzten Abendstunden zur Ueberleitung des Dienstes in die Ruhe und umgekehrt verwendet werden. Das Zugspersonal soll die ihm gebotene Ruhe in der Heimat zubringen können. Die Personale werden deshalb, soweit irgend thunlich, spätestens Morgens vier Uhr nach ihrer Heimatstation zurückgeführt und bis Abends sechs Uhr ausser Dienst gestellt, wenn nicht besondere Verhältnisse eine andere Verwendung nothwendig machen. Für die Zeiten des stärkstens Verkehrs — etwa von Mitte September bis Ende November — ist jedoch eine Einschräng oder völlige Aufhebung der Sonntagsruhe in Aussicht genommen, da sonst der Güterverkehr nicht bewältigt werden könnte, auch Wagenmangel zu befürchten wäre. Vorbehalten bleibt, Erfahrungen über die Frage zu sammeln, ob eine Verlängerung der Lieferfristen nach Einführung der Sonntagsruhe vermieden werden kann.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke.) Dem von der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt ressortirenden kgl. Eisenbahnbetriebsamt zu Weissenfels ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn von Triptis nach Blankenstein nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung übertragen worden.

— (Beförderung leicht zerbrechlicher, unverpackter Frachtgütter.) Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die kgl. Eisenbahn-Directionen unter dem 5. Jänner den nachstehenden Erlass gerichtet:

„Es ist in neuerer Zeit häufiger Klage darüber geführt worden, dass bei der Beförderung leicht zerbrechlicher, unverpackter Gegenstände in ausgedehntem Masse Beschädigungen durch Bruch vorgekommen sind; auch liegt Grund zu der Annahme vor, dass diese Beschädigungen mitunter durch Mangel an Vorsicht bei der Ausführung der Rangirbewegungen der mit solchen Waaren beladenen Wagen herbeigeführt werden. Wenn auch die Haftpflicht der Eisenbahnen für solche Güter durch die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches (Art. 424, Ziffer 12) und der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 77, Nr. 4) eingeschränkt ist, so ist doch, wie ich unter Hinweis auf den Erlass vom 26. August 1890 wiederholt bemerke, gerade bei der Beförderung und Behandlung derartiger Güter Seitens der Eisenbahn-Dienststellen mit umso grösserer Vorsicht und Sorgfalt zu verfahren, um Beschädigungen thunlichst zu verhüten. Nach den allgemeinen Dienstesvorschriften (§ 36, Abs. 12, S. 72) ist es den Versendern gestattet, die von ihnen beladenen Wagen mit Plakaten zu bekleben, welche u. A. auch die Bezeichnung der Waaren enthalten. Zur vorsichtigeren Behandlung der mit zerbrechlichen Gegenständen beladenen Wagen beim Rangiren wird es beitragen, wenn die Versender durch Beklebung der Wagen mit solchen Plakaten auf den Inhalt aufmerksam machen. Es empfiehlt sich, die Versender durch die Dienststellen darauf hinweisen zu lassen, dass es in ihrem Interesse liege, von der ihnen nach den allgemeinen Dienstvorschriften eingeräumten Befugniss Gebrauch zu machen, wenn auch die Haftpflicht der Eisenbahnen eine Verschärfung hiedurch nicht erfährt."

Schweiz. (Ausfüllung der Frachtbriefe.) Der Verband der Schweizerischen Eisenbahnen hat das nachstehende Regulativ, betreffend die Ausfüllung der Frachtbriefe im internationalen Verkehre, erlassen. Gemäss § 59 des schweizerischen Transportreglements, bezw. der internationalen Gütertarife ist es gestattet, auf der Rückseite der Frachtbriefe, und zwar auf dem unbedruckten Raume unten links, die nachstehenden Notizen für den Empfänger anzubringen: „von Sendung des N. N.", „im Auftrage des N. N.", „zur Verfügung des N. N.", „zur Weiterbeförderung an N. N.", „versichert bei N. N.", insoferne sie mit dem Zusatze „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" versehen sind. Ebenso ist es zulässig, die Unterschrift des Versenders durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung zu ersetzen. Nachdem von Seiten des Handelsstandes der Wunsch geäussert worden ist, dem Frachtbrief-Formulare noch andere, sich regelmässig oder beinahe regelmässig wiederholende Angaben beidrucken zu dürfen, haben die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes beschlossen: Es werde den Versendern von Gütern mit schweizerischen und internationalen Frachtbriefen gestattet, einzelne Theile der Frachtbriefe statt handschriftlich mittelst Eindruck durch die Druckerpresse oder durch einen Farbstempel auszufüllen, so namentlich: die Bezeichnung der Güter nach Zeichen und Nummern; die Art der Verpackung; den Inhalt der Sendung; den Wohnort des Absenders; die Adresse des Empfängers; die Versandtbahn, Empfangbahn und Empfangstation. Ferner im Frachtbrief vorgesehene Vermerke, betreffend Ablieferung des Gutes auf der Station oder im Geschäftslocale des Empfängers (livrable en gare ou à domicil; fermo in stazione o da consequarsi a domicilio); Francatur der Sendung (franco oder franco di porto); anzuwendende Tarife (Ausnahmetarif oder niedrigster Tarif, tarif exceptionnel ou tarif le plus réduit, tariffa eccezionale o tariffa più ridotta); beigegebene Begleitpapiere für die Zollbehandlung (Zolldeclarationen, déclarations de douane, dichiarazioni doganali; Geleitschein, acquit à caution No., Bolla a cauzione No.; Ursprungszeugniss, certificat d'origine, certificato d'origine; Frankaturnote, Bulletin d'affranchissement, nota d'affrancazione). Sodann die Vermerke: Selbstverladen (in der Colonne „Inhalt"); Generalrevers oder Revers ertheilt (in der Colonne „Erklärung"); Telephon (unter der Unterschrift des Absenders). Dieses Zugeständniss wird an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Für diese Angaben ist eine von den übrigen Schrifttypen des Frachtbriefes abweichende Schrift zu wählen.
2. In den internationalen Frachtbriefen können diese Eindrucke mit Ausnahme des Wohnortes und des Namens des Versenders entsprechend den Vorschriften des internationalen

Uebereinkommens (§ 2 der Ausführungsbestimmungen) nur in deutscher oder französischer Sprache erfolgen. Dagegen ist es zulässig, daneben noch dieselben Angaben in einer anderen Sprache zu machen.

3. Sind die eingedruckten Angaben ganz oder zum Theil durchstrichen, so hat der Versender die Durchstreichung unterschriftlich anzuerkennen.

4. Reclameartige Zusätze, z. B. über Art und Ausdehnung des Geschäftes des Frachtbrief-Ausstellers, wozu indessen die einfache Bezeichnung des Geschäftszweiges, wie: „Weinhandlung", „Commission und Spedition", „Spinnerei und Weberei" etc., wenn sie unter der Unterschrift des Absenders angebracht werden, nicht zu rechnen ist, sind unzulässig. Derartige Frachtbriefe sind von den Güterexpeditionen ohneweiters zurückzuweisen. [H.-M.-Z. 65.970 ex 1894.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 1. November 1894 von Bombay abgefahren und am 17. November mit 30 Passagieren und 1735 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 316.720 kg Baumwolle, wovon 173.900 kg für Venedig, 5075 kg Indigo, 52.880 kg Cocosnussöl, 15.428 kg Turtumelien, 176.610 kg Mirabellen, 50.750 kg Gingellysamen, 15.428 kg Confecten, 63.945 kg Leinsamen, wovon 13.195 kg für Venedig, 482.125 kg Ricinussamen (für Venedig), 2436 kg Gummi, 2288 kg Rübsamenöl (für Venedig), 558 kg Decken (für Fiume); aus Aden 12.440 kg Kaffee, 83.027 kg Weihrauch; aus Suez 6339 kg Perlmutter, 8275 kg Gummi; aus Port-Said 355.124 kg Datteln, 950 kg Indigo, 83.100 kg Kaffee, 1573 kg Perlmutter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 767.039 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital Gold fl. 2.— = Francs 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. fl. 5.75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. fl. 5.25 Silber.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. Kr. 8.—.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1890. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. v. J. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 Silber.
Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen III. Em. vom Jahre 1876 Gold fl. 2.25 = Frcs. 5.62½.

Actien von Transportunternehmungen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 5.— ö. W.
Böhmische Westbahn. fl. 5.— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 26.25 Silber, halbe Actie fl. 13.12·5 Silber, fünftel Actien fl. 5.25 Silber.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien fl. 4.— ö. W.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. fl. 3.97·2 ö. W.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.— ö. W.
Neue Wiener Tramway. Prioritätsactien gegen Coupon Nr. 12 und 13 fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A. fl. 5.— Silber.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.94·7 Silber.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien. fl. 3.— ö. W.
Welser Localbahn. fl. 1.— ö. W.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Prioritätsobligationen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880. Für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—; 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn) I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, II. Em. 1885 Mk. 12.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. vom Jahre 1888. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Em. 1869, für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber, Em. 1874 für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. Em. 1891 für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber, für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 3 pCt. Em. 1893 Kr. 3.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— öst. Währ.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. I. Em. fl. 3.37·1 Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 375 Silber, III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber, Em. 1889 für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—, Em. 1891 (in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold, Em. 1881 und 1882 für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — 4½ pCt. Em. 1884 für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887 für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Mährische Westbahn. 4 pCt. fl. 4.— ö. W.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—. — 3 pCt. (in Kronenwährung), Für je Kr. 200 Capital Kr. 3.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenhahn-Gesellschaft. (Brünn-Rossitz.) 5 pCt. Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten Em. 1883. Mk. 7.50. — 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 6.—.
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je Kr. 400 Capital Kr. 8.—.
Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50. — 5 pCt. Frcs. 12.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Torontaler Localbahn. 4½ pCt. fl. 2.25 ö. W.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. II. Em. fl. 5.— Silber. — 4 pCt. Em. 1887 fl. 4.— Silber.
Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.50.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. vom Jahre 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.75 Silber.
Valsugana-Bahn. 4 pCt. (in Kronenwährung). Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.
Vereinigte Prioritätenanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitionsanleihe vom Jahre 1888). Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Eisenbahn Wien-Aspang. fl. 4.— Silber.
Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.
Localbahn Wodňau-Prachatitz. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Verlosungen.

Am 24. December 1894:

Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 2. Jänner 1895:

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 2 pCt. Prioritäten (börsemässig zurückgekauft).
Kronprinz Rodolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli).
Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).
Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Eisenbahnanlehen vom Jahre 1849 (Rückzahlung ab 1. Februar).
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli 1895 und 2. Jänner 1896).

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1894	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Decbr. 1894
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektoliter)			
Ingesammt	73.033	27.908	22.486	78.455
Darunter wichtige Waaren:				
Stärke	6.033	507	283	6.257
Wein	6.456	3.137	2.181	7.412
Zucker	21.014	17,497	12.927	25.584
Weizen	4.980	—	143	4.837
Diverse	34.550	6.767	6.952	34.365

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1894	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Decbr. 1894
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	82	—	2	80
Versicherungswerth . fl.	153.725	—	3.400	152.325
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	68.900	—	2.000	66.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat December 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1894	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Decbr. 1894
		vom ersten bis letzten December		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektoliter)			
Insgesammt	66.939	12.875	15.130	64.684
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	12.275	5.118	3.306	14.087
Hafer	8.456	2.035	1.864	8.627
Korn	17.667	3.041	2.753	17.955
Mais	8.009	1.618	1.451	8.176
Reps	12.058	193	4.075	8.176
Diverse	8.474	870	1.681	7.663
Assecuranz . . . . fl.	502.575	86.310	121.015	467.870

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1894	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Decbr. 1894
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	2	3	—	5
Versicherungswerth . fl.	40.000	28.020	—	68.020
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	7992·57	855·26	608·84	8238·99
Roggen	1408·84	911·32	1508·66	811·50
Gerste	622·02	1122·26	606·—	1138·28
Hafer	638·29	915·11	218·77	1334·63
Mais	613·77	382·74	201·—	795·51
Mehl	957·44	423·84	443·99	937·29
Wein	6631·98	331·19	302·63	6660·54
Verschiedene	1232·53	2190·05	2521·78	900·80
Zusammen	20097·44	7131·77	6411·67	20817·54
Versicherungswerth	339.465	50.300	43.600	346.165

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	30	14	13	31
Versicherungswerth	196.950	113.900	110.635	200.215
Abgesondert übertragene Warrants	4	2	2	4
Versicherungswerth	8.950	7.500	4.650	11.800
Lombardbetrag	3.600	3.400	2.300	4.700

Literatur.

Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet 1895. Herausgegeben und redigirt von Richard Pollack, k. u. k. Oberlieutenant a. D., derzeit Schriftführer des Elbevereines in Aussig. Teplitz, Selbstverlag des Herausgebers, in Commission bei Adolf Urban in Dresden.

Der XIII. Jahrgang dieses, den Elbeschiffahrts - Interessenten seit geraumer Zeit gut bekannten und auch in weiteren Kreisen immer mehr Beachtung findenden Schiffahrts-Kalenders bietet, wie in den Vorjahren, vielfache werthvolle Daten und Auskünfte für die Schiffahrtstreibenden selbst, wie für alle jene, welche mit der Elbeschiffahrt in Berührung kommen. Derselbe enthält unter Anderem: ein Kalendarium nebst den Hamburger Fluthzeiten, die Rasttage im böhmischen Braunkohlenreviere, einige Angaben über die österr.-ungarische Kronenwährung, über die metrischen Masse und Gewichte, über die Post- und Telegraphen-Bestimmungen in Oesterreich-Ungarn und in Deutschland. über die österr. Stempelscalen, wie über den deutschen Wechselstempel - Steuertarif, ferners eine hydrographische und topographische Tabelle der Elbe mit Angabe der Entfernung der einzelnen Orte von Hamburg (Magdeburger Hafen, Gasanstalt) in Kilometern. der Höhe der Pegelnullpunkte über dem Pegelnullpunkte zu Hamburg in Metern, des absoluten und des relativen Gefälles von Ort zu Ort und der geringsten Normalstrombreiten in Metern, ein geographisches Ortsverzeichniss von Melnik bis Hamburg, worin fast sämmtliche an der Elbe oder in deren unmittelbarer Nähe gelegenen Orte und Städte nebst den bei den Schiffern gebräuchlichen Ortsbezeichnungen, die Mündungen der Nebenflüsse und hauptsächlichsten Bäche, die Pegel, Eisenbahn-, Dampfschiff-, Post- und Telegraphen-Stationen, die Brücken, Häfen, Fähren. Zufluchtshäfen und Schiffsmühlen aufgenommen sind, einen Kilometerzeiger der Elbeuferstaaten, je einen Entfernungsanzeiger für Bildung der Schlepplöhne auf der Elbe für die Strecken Hamburg—Magdeburg (in Kilometern), Magdeburg—Schandau (in Meilen und Kilometern), Schandau—Schreckenstein—Wannow (in Meilen und Kilometern) und für die Saalestrecke Mündung—Halle (in Kilometern), ein Verzeichniss der Elbebrücken nach dem Stande vom Jahre 1894 mit Angabe der Bestimmung derselben, der Lichtenweite ihrer Durchfahrtsöffnungen, der höchsten schiffbaren Wasserstände, der Construction und der geringsten nutzbaren Höhe derselben. Weiters sind darin Daten über die Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft. über den Elbe-Trave-Canal und den diesbezüglich zwischen Preussen und Lübeck abgeschlossenen Staatsvertrag, zahlreiche in den Jahren 1893 und 1894 in den einzelnen Elbeuferstaaten erlassene schiffahrts- und strompolizeiliche Verordnungen, Mittheilungen über die Hafen- und Lootsen-, Lagerhaus-, Krahn- und Waaggebühren, sowie über die Ufer-, Hafen-, Lagerhaus- und Krahnbenützungs-Ordnungen an den grösseren Elbeplätzen, über die Organisation des Wasserbau- und Stromaufsichtswesen in den Elbeuferstaaten, über die verschiedenen Dampfschiffahrts-Unternehmungen auf der Elbe, über das Transports-Versicherungswesen, über die von den vereinigten Transports-Versicherungsgesellschaften zur Untersuchung der Tauglichkeit der Fahrzeuge und zur Ausstellung von Attesten für die Elbe und deren Nebenflüsse bestellten Schiffsrevisions-Commissionen, über die Schifferschulen, über die Vereine zur Förderung der Interessen der Elbeschiffahrt, über die Schiffahrtsverhältnisse und deren polizeiliche Regelung auf der Moldau, Saale, den Wasserstrassen zwischen der Elbe und der Oder und auf den mecklenburgischen Wasserstrassen. Als Anhang ist dem Kalender und wird auch fortan alljährlich demselben beigefügt die zwischen der k. k. österreichischen und der kaiserlich deutschen Regierung vereinbarte, am 1. April 1894 in Kraft getretene „Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe“; ferners ist demselben auch eine Planskizze des neuen Verkehrs- und Winterhafens in Dresden-Friedrichsstadt beigeheftet.

Neu aufgenommen sind an strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften: für Oesterreich: die Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 29. März 1894, betreffend jene schwierigen Stromstellen und Stromengen, für welche die §§ 31 und 32 der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe Anwendung zu finden haben, die Kundmachung des k. k. Statthalters für Böhmen vom 26. August 1894, betreffend einige schiffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften für die Elbestrecke von Melnik bis zur österr.-deutschen Grenze und die Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. Juli 1894, betreffend die Tauchtiefe der Fahrzeuge in der sogenannten Pömmerler Furth; für Sachsen: die Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Innern vom 9. Jänner 1894, betreffend strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Schiffahrt und Flösserei, die Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbestromamt vom 6. März 1894, betreffend das Stellen und Umhalten der Fahrzeuge auf dem Elbestrom, die Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbestromamt vom 4. April 1894, betreffend das Verbot des Ankerns der Schiffe und des Einsetzens der Schricke an gewissen Stromstellen, endlich die Kundmachung der kgl. Amtshauptmannschaften Pirna, Dresden-Neustadt und Pirna als Elbestromämter vom 28. September 1894, betreffend Rauchbelästigungen durch die auf der Elbe verkehrenden Dampfschiffe innerhalb des sächsischen Stromgebietes; für Preussen: die Polizeiverordnung des Chefs der Elbestrombauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen vom 21. December 1893, betreffend den Betrieb der Personendampfschiffahrt auf der preussischen Elbestrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seeremündung, die Polizeiverordnung des Chefs der Elbestrombauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen vom 31. März 1894, betreffend die Aufhebung von Polizeiverordnungen, welche für den Geschäftsbereich der Elbestrombauverwaltung erlassen worden sind, die Polizeiverordnungen desselben Functionärs vom 29. Juli 1894, betreffend den Schutz der Wasserrohrleitung in der Strom- und alten Elbe bei Magdeburg vom 7. August 1894, betreffend die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen auf der Elbe, vom 18. August 1894, betreffend den Schiffsverkehr in der Elbe längs der Fischzugstellen bei Raebel und Werben, und vom 28. November 1893, betreffend den Gebrauch des Ankers bei dem Telegraphenkabel in der Elbe bei Tangermünde; für Hamburg: die Polizeiverordnung zum Schutze der Kohlenladestelle am Oberhafencanal in Hamburg, die Bekanntmachung der Polizeibehörde vom 16. November 1893, betreffend die Zusammenstellung der Schleppzüge am Entenwerder und die Verordnung des Senates vom 1. Jänner 1894, betreffend die Benützung der Quaianlagen einschliesslich der Quaischuppen.

Von älteren österreichischen Vorschriften für die Elbeschiffahrt sind aufgenommen die Anordnung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. Juni 1890, betreffend die Einwinterung im Mühlgraben zu Leitmeritz, einzelne Bestimmungen aus den Elbelandungsplatz- und Hafenordnungen in Aussig und Rosawitz, sowie der § 1 der Uferordnung für das Anhalten und Ablegen der Fahrzeuge entlang des Elbeverladeplatzes der Oesterr. Nordwestbahn bei Laube unterhalb Tetschen. Weiters sind als für Oesterreich bemerkenswerth noch hervorzuheben: die Angaben über die Strombau- und Stromaufsicht auf der österr. Elbestrecke und auf der Moldau, über die 1894 auf der österr. Elbestrecke ausgeführten Bauten, über die Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die Havariecommissäre auf der österr. Elbestrecke und auf der Moldau, über den Elbeverein in Aussig, über die Schifferschulen in Böhmen, über den Verein der Holzhändler, Holzindustriellen und Flossfahrtunternehmer in Prag und über den Verein der Holzhändler und Flossinteressenten in Herrnskretschen, endlich ein geographisches Verzeichniss der an der Moldau stromabwärts von Prag liegenden Ortschaften.

Artaria's Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn 1895.

Von Artaria's allbekannter, seit einer langen Reihe von Jahren jährlich in immer erweiterter Form erscheinenden „Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern“, gefalzt, aufgezogen und als Wandkarte, wurde soeben die gründlich revidirte Ausgabe für 1895 ausgegeben. Dieselbe gibt durch die vielfache Anwendung verschiedener Farben ein klares und anschauliches Bild aller Verkehrswege, nicht nur der Monarchie, sondern auch der nördlichen Balkanstaaten und Ober- und Mittelitaliens, unterscheidet die ein- und zweigeleisigen, die im Bau begriffenen, sowie die projectirten Bahnen Oesterreich-Ungarns und der südlich angrenzenden Länder unter Angabe der Kilometerdistanzen und verzeichnet zudem alle Personenpostrouten, welche gerade in der vorliegenden Neuauflage nach officiellen österreichischen und ungarischen Publicationen einer eingehenden Correctur unterzogen wurden, so dass hunderte abseits der Bahn liegende Postorte neu eingezeichnet werden konnten. Da demnach diese schöne Karte auch ausserhalb der Eisenbahnlinien sehr reich beschrieben ist und Specialkärtchen von Nordböhmen, Mitteleuropa und der Umgebungen von Wien, Prag und Budapest bringt, dürfte dieselbe besonders als Wandkarte (Grösse 98 : 76) in Comptoirs, Bureaux, Bibliotheken u. s. w. ein nützliches und zuverlässiges Orientirungsmittel über alle mit dem Verkehrswesen zusammenhängenden Fragen bilden. Der Preis dieser Karte stellt sich gefalzt in gefälligem Umschlagdeckel auf 1 fl.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Einführung des Nachtrages I zum Anhange des Gütertarifes, Theil III, Heft Nr. 2.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag I zu dem Anhange des ab 1. August 1894 in Kraft stehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. (Theil III, Heft Nr. 2) zur Einführung.

Abdrücke dieses Nachtrages, welcher Ergänzungen der Coursdifferenzen enthält, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 10. Jänner 1895. [36]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.)

Ausserkraftsetzung von Tarifen.

Mit 1. März 1895 treten die nachverzeichneten Tarife ausser Wirksamkeit:

a) Classen- und Ausnahmetarife für die nachstehenden, auf ungarischem Gebiete liegenden Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthalten in den Tarifheften, Theil II, Hefte 1, 2, 3, 6 und 7, vom 1. April 1885, nebst Nachträgen, und Theil II, Hefte 4 und 5, vom 15. Februar 1887, nebst Nachträgen, und zwar:

Agram (Zágráb)
Balaton-Szt. György
Barcs
Bodaik
Boglár
Budapest d. v. (Ofen)
Bükk
Csaktornya (Csakathurn-Warasdin)
Gelse
Gorica (Nagy-Gorica)
Kanizsa
Komárváros
Kottori (Kotor Alsó-Domboru)
Lajta-Szt. Miklós (Neudörfl)
Lekenik
Lepsény
Mártonvásár
Moha
Molnári
Moór
Nagy-Gorica (Gorica)
Nagy-Márton (Mattersdorf)
Nyék
Oedenburg (Sopron)
Polgárdi
Promontor
Sio-Fok
Sissek (Sziszek)
Sopron (Oedenburg)
Steinamanger (Szombathely)
Stuhlweissenburg (Székesfehérvár)
Szabad-Batthyán
Szántod
Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)
Szt. Iván (Zala-Egerszeg)
Szt. Mihály (Szt. Mihály-Pacsa)
Sziszek (Sissek)
Szombathely (Steinamanger)
Tárnok
Tétény
Uj-Szöny (Neu-Szöny)
Zágráb (Agram)
Zákány
Zala-Szt. Iván
Zaprešić.

b) Classen- und Ausnahmetarife: Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10 und 13, vom 1. Mai 1886, nebst Nachträgen; Theil II, Hefte Nr. 11 und 12, vom 15. Februar 1887, nebst Nachträgen; Theil II, Heft Nr. 14, vom 15. December 1886, nebst Nachträgen.

c) Die im Verfügungswege zu vorstehenden Tarifen eingeführten Frachtsätze.

Soweit Ersatztarife zur Einführung gelangen, erfolgt weitere Kundmachung.

Wien, am 11. Jänner 1895. [37]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Zuschlagstabelle A bei den Heften 3, 4 und 5 zu Theil III (Ausnahmetarif für Getreide u. s. w.) des Gütertarifes.

Vom 1. Februar 1895 ab bis auf Weiteres kommt bei nachbenannten Heften des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes die Zuschlagstabelle A zur Anwendung:

a) Heft 3 zu Theil III vom 1. Juni 1889 (siehe daselbst Seite 93—131);

b) Heft 4 zu Theil III vom 1. November 1888 (siehe daselbst Nachtrag I, Seite 15—34);

c) Heft 5 zu Theil III vom 1. September 1889 (siehe daselbst Seite 33—40).

Wien, am 9. Jänner 1895. [38]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe einer Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Mit 1. Februar 1895 gelangt eine Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbhf., resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G. transit, Wien K.F.N.B. transit, Wien Oe.N.W.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits zur Ausgabe.

Exemplare dieser Zusammenstellung sind im Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und an der Stationscassa V auf dem Südbahnhofe in Wien zum Preise von 2 Kreuzer per Stück erhältlich.

Wien, am 11. Jänner 1895. [39]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
153	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe B	Okrouhlitz	Wien Oe. N. W. B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B. Nachtrag I A vom 1. Jänner 1894	76·8	50·6	26·2	Im Kartirungswege		
				Deutschbrod					74·8	49·6	25·2			
				Přibislau-Schlappenz					72·5	48·4	24·1			
				Polna-Stecken					70·5	47·3	23·2			
				Iglau					61·0	41·0	20·0			
			Steine der Classe C	Swětla					34·2	27·5	6·7			
				Okrouhlitz					50·6	26·8	23·8			
				Deutschbrod					49·6	26·0	23·6			
				Přibislau-Schlappenz					48·4	25·1	23·3			
				Polna-Stecken					47·3	24·3	23·0			
				Iglau					41·0	23·4	17·6			
									Heller					
154	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Für Güter der Classen A, B, C und der Specialtarife I, 2 und 3	Tannwald transit	Georgenthal-Albrechtsdorf	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	23	18	5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende Februar 1896	
					Antoniwald				27	21	6			
					Josefsthal-Maxdorf				28	22	6			
			Steine, Erde und Ziegel		Georgenthal-Albrechtsdorf				23	18	5			
					Antoniwald				27	21	6			
					Josefsthal-Maxdorf				28	22	6			
			Getreide, Mehl und Mahlproducte		Georgenthal-Albrechtsdorf				19	13	6			
					Antoniwald				21	16	5			
					Josefsthal-Maxdorf				22	16	6			
			Kohle (Nomenclatur gemäss IV e des Gebührentarifes)		Georgenthal-Albrechtsdorf				23	18	5			
					Antoniwald				27	21	6			
					Josefsthal-Maxdorf				28	22	6			
				und vice versa										
155	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle, Coaks, Kohlenbriquetts	Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten	Žleb, Wrdy-Bučic und Močowic	Der laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1894, fortlaufende Nummer 2189, für diese Relationen verlautbarte Frachtnachlass von 3·5 kr. ö. W. Noten pro 100 kg bleibt für die Dauer dieses Zugeständnisses unter Aufrechthaltung der hieran geknüpften Bedingungen, unbeschadet der durch Nachtrag VIII zum Niederschlesischen Kohlentarife nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Juni 1889 durchgeführten Satzänderungen, aufrecht.								
156	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzink	Oderberg transito	Vácz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	84·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
157	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Dampfkessel und Dampfmaschinen, Spinnereimaschinen und Maschinenbestandtheile	Mähr.-Ostrau	Friedek-Mistek	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue eines Industrie-Etablissements, bezw. bei den Erweiterungsbauten im Industrie-Etablissement in der Station Friedek-Mistek bestimmt sein	Bis auf Weiteres längstens jedoch bis 31 December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	22	11	11	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf das bauführende Etablissement in der Station Friedek-Mistek als Aufgeber und Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Friedek-Mistek darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den bezeichneten Bauten thatsächlich verwendet worden sind; vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1896	Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Ostrau-Witkowitz					20	10	10			
158	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Eckersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	11·9 kr.	9·0 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
159	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bier, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Saybusch-Zablocie	Andrychau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen ad. 1. durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	26·0	17·0	9·0	Im Kartirungswege		
			2. Leer zurückgehende Biergebinde, bei Auflieferung in jeder Menge	Andrychau	Saybusch-Zablocie				28·4	17·0	11·4			
			3. Spiritus in Fässern, bei Auflieferung in jeder Menge	Biala	Andrychau		Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Jänner 1895		17·5	14·0	3·5			
				Saybusch-Zablocie	Andrychau				30·1	27·6	2·5			
			4. Leer zurückgehende Spiritusfässer, bei Auflieferung in jeder Menge	Andrychau	Biala				17·5	14·0	3·5			
				Andrychau	Saybusch-Zablocie				28·4	27·6	0·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
160	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hopfen russischer Herkunft	Brody (Bhf.) transit	Prag	Aufgabe in Wagenladungen à 5000 kg, bezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica transit bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr	kr. 219·6	kr. 172·7	kr. 46·9	Im Kartirungswege		*) Für Sendungen nach Bayern und Süddeutschland
					Wien Nordhhf.				199·1	156·6	42·5			
					Furth i. W.*)				271·7	214·1	57·6			
					Eger*)				272·5	214·1	58·4			
					Schreckenstein (für Auscha)				239·4	188·2	51·2			
					Saaz				244·0	191·8	52·2			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit	Wien Nordhhf.				221·8	174·4	47·4			
				Granica transit	Eger*)				Bestehen keine directen Verband-Frachtsätze	134·8	—			
					Furth i. W.*)					134·8	—			
					Wien Nordhhf.				127·9	77·3	50·6			
161	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	R o h e i s e n	Frankfurt a. M. H. L. B. Frankfurt a. M. Ostbahnhof Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)	Prag (Bubna, Sandtbor, Smichow), Station der Buschtěhrader Eisenbahn Prag (B.W.B.), Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Jänner 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Mark 1·52 1*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den Frachtsätzen bis auf Weiteres im doppelten Betrage abgezogen werden
				Gustavsburg						1·57 1*)				
				Mainz Hafen (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)						1·58 1*)				
				Frankfurt a. M. Staatsbahnhof Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staatsbahnhof (Bebraer Bhf.) Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)						1·52 1*)				
				Kastel Hafen (Stationen der königl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.)						1·58 1*)				
162	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Kohle und Coaks	Nürschan	Inneres Nonnthal	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f e		kr. 53·0		Im Kartirungswege		
					Anif					58·0				
					Grödig					58·5				
					Leonhard-Drachenloch					59·5				
				Rokycan	Inneres Nonnthal					55·0				
					Anif					60·0				
					Grödig					60·5				
					Leonhard-Drachenloch					61·5				
				Staab	Inneres Nonnthal					56·0				
					Anif					61·0				
					Grödig					61·5				
					Leonhard-Drachenloch					62·5				
				Stankau	Inneres Nonnthal					58·0				
					Anif					63·0				
					Grödig					63·5				
					Leonhard-Drachenloch					64·5				
				Stupno-Břas	Inneres Nonnthal					57·3				
					Anif					62·3				
					Grödig					62·8				
					Leonhard-Drachenloch					63·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
163	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch gemahlen, in Säcken verpackt oder unverpackt	Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Mariaschein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen: Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	84 80 76 74	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Raudnic Theresienstadt Lobositz					83 79 77 76				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Znaim St.E.G. u. Oe N W.B.					66 63 61·7 59·7				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Brünn St.E.G. und K.F.N.B. und Kanitz-Eibenschitz					69 66 66 65				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Hohenbruck					82·1 79·1 79·1 78·1				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Leitmeritz					83 79 79 77				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Neu-bidschow					83·7 80·7 80·7 79·7				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Reichenberg					89·1 85·1 80·1 79·1				
				Feldkirchen Hirt Thalheim St. Lorenzen	Prossnitz					85·5 82·5 82·5 80				
164	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ (loco)	Graz St.B. (loco)	**Auflieferung von mindestens 1500 t.** Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895.	Tarif Theil II, Heft 1, für den West-ungar.-Steierischen Eisenbahnverkehr	52 kr.	49 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
165	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Oesterr. Nordwestbahn	Kalk und Cement (in vollen Wagenladungen)	Hlubočep	Humpoletz	Einhaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband, bezw. Gebührentarif der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Bestehen keine directen Frachtsätze	52 kr.		Im Kartirungswege		
166	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn u. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	V i e h s a l z	W i e l i c z k a	sämmtlichen Eisenbahn-Stationen in Böhmen, rücksichtlich deren die Frachtsätze über deutsche Routen sich billiger stellen, als im Verkehre über ausschliesslich österr. Routen	a) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung directer Frachtsätze im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) und b) der über die Auslandsroute sich ergebende billigere Frachtsatz wird auf die inländische Route übernommen und als Umrechnungs-Cours der Mark-Währung 1 Mark — 61 kr. ö. W. berechnet	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, spätestens 3 Monate nach Anlangen der Sendungen in der Abgabs-Station bei der Verwaltung der Abgabsbahn	
167	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen												

E r g ä n z u n g.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1894, sub Pos. 2753, enthaltenen Publication für Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner für Eisenbahnschwellen von Olmütz transit nach diversen böhmischen Stationen ist in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" bei Komotau (A.T.E. und B.E.B.) der Frachtsatz von **67·7 kr. pro 100 kg** und bei Saaz (B.E.B.) der Frachtsatz von **69 kr. pro 100 kg** einzustellen.

Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, sub Pos. 2832, für Mineralkohle nach Pozsony-Ujváros verlautbarten Begünstigung ist die Bedingung in der 14. Rubrik (Bezeichnung der Documente) wie folgt zu berichtigen: „Die Differenz, zwischen den ermässigten und den in den angewendeten Tarifen enthaltenen officiellen Frachtsätzen wird gegen Vorlage der auf die von der Begünstigung Gebrauch nehmenden Partei a l s A u f g e b e r u n d E m p f ä n g e r lautenden Original-Frachtbriefe vergütet. Diese Frachtbriefe sind spätestens bis Ende März 1896 vorzulegen."

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1895, sub Post 77, muss es in der Rubrik „und gilt in der Zeit" anstatt „Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895" richtig „Bis Ende December 1895" heissen.

Berichtigung. Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 8. Jänner 1895, Post-Nr. 99, hat r i c h t i g wie folgt zu lauten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
99	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide umstehende Tabelle		**Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 " c) 10000 "** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif, Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil I, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	V e r s c h i e d e n	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: Bei Verfrachtung von mindestens 1000 t die Frachtsätze sub a) " " " " 5000 t " " " b) " " " " 10000 t " " " c)	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze werden, um 2 kr. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus und für Sendungen nach Wien-Praterquai angewendet

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ fövar. közrakt., „ Józsefváros, „ Lipotváros, „ nyugoti p. u., Köbánya felső p. u., „ alsó p. u., „ hizlalda			Budapest Südbahn (loco) Ó-Buda-Filatori-gát			Vácz			Pozsony Pozsony fiokpalyaudvar			Györ Komarom-Ujszöny			Marchegg			Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Douanfeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsätze pro 100 Kilogramm in Kreuzern																				
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn:																					
Beodra	56	51	49	59	54	52	60	55	53	91	86	84	72	67	65	98	93	91	98	93	91
Ellemér	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Karlova	58	53	51	61	56	54	62	57	55	93	88	86	74	69	67	100	95	93	100	95	93
Kuman	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Melleneze	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Nagy-Becskerek	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Török-Becse-Aracs	51	46	44	54	49	47	55	50	48	86	81	79	67	62	60	93	88	86	93	88	86
Stationen der Torontaler Localbahnen:																					
Bethlentanya	77	72	70	80	75	73	81	76	74	112	107	105	93	88	86	.	114	112	119	114	112
Boka	72	67	65	75	70	68	76	71	69	107	102	100	88	83	81	114	109	107	114	109	107
Fény	66	61	59	69	64	62	70	65	63	101	96	94	82	77	75	108	103	101	108	103	101
Györgyháza	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Kanak	76	71	69	79	74	72	80	75	73	111	106	104	92	87	85	118	113	111	118	113	111
Lázárföld	62	57	55	65	60	58	66	61	59	97	92	90	78	73	71	104	99	97	104	99	97
Laudontanya	75	70	68	78	73	71	79	74	72	110	105	103	91	86	84	117	112	110	117	112	110
Modos	68	63	61	71	66	64	72	67	65	103	98	96	84	79	77	110	105	103	110	105	103
Nagy-Becskerek-Bégapart	54	49	47	57	52	50	58	53	51	89	84	82	70	65	63	96	91	89	96	91	89
Nagy Margitta	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Ó-Lécz	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113
Párdány	68	63	61	71	66	64	72	67	65	103	98	96	84	79	77	110	105	103	110	105	103
Szárcsa	67	62	60	70	65	63	71	66	64	102	97	95	83	78	76	109	104	102	109	104	102
[illegible]	70	65	63	73	68	66	74	69	67	105	100	98	86	81	79	112	107	105	112	107	105
[illegible] Karos-Istvánvölgy	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113
[illegible]	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	.	115	113	120	115	113
[illegible]	73	68	66	76	71	69	77	72	70	108	103	101	89	84	82	.	110	108	115	110	108
[illegible]	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. Wien, 17. Jänner 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 31. December 1894,*) betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau zu emittirenden Eisenbahn-Obligationen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Capitalien.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die von der Landesbank des Königreiches Galizien und Lodomerien sammt dem Grossherzogthume Krakau zu emittirenden Eisenbahn-Obligationen im Höchstbetrage von 15,000.000 fl. ö. W. können zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencourse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden.

§ 2.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes sind Meine Minister des Innern, der Justiz, der Finanzen und des Handels beauftragt.

Wien, den 31. December 1894.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Bacquehem** m. p. **Wurmbrand** m. p.
Schönborn m. p. **Plener** m. p.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn nach Bischofteinitz auf die Fortsetzungsstrecke über Ronsperg-Hostau bis nach Weissensulz.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Carl Beck, Bürgermeister in Bischofteinitz, im Vereine mit Josef Angelis, Bezirksobmann in Bischofteinitz, mit dem Erlasse vom 29. August 1894, Z. 43.740 (Verordnungs-Blatt Nr. 102 vom 8. September 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stankau der k. k. priv. Böhm. Westbahn nach Bischofteinitz auf die Fortsetzungsstrecke über Ronsperg-Hostau bis nach Weissensulz auf die Dauer von sechs Monaten ausgedehnt.

Wien, am 14. December 1894. Z. 65.529.

---

*) Enthalten in den am 12. Jänner 1895 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 10.

Eisenbahnverkehr im Monate November

1894 und Vergleich der Einnahmen der ersten elf Monate 1894 mit jenen der gleichen Periode 1893.

Im Monate November 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 20. November die 95·555 km lange Strecke Stanislau—Woronienka (Landesgrenze) der k. k. Oesterr. (östlichen) Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 12. November die 23 km lange Csetnekthal-Bahn (Pelsöc—Nágy-Szlabos), deren Betrieb die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen besorgt.

Im Monate November 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,613.065 Personen und 11,489,506 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 31,153.955 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 1064 fl. — Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 9,791.397 Personen und 10,875.013 t Güter 30,723.565 fl., oder per Kilometer 1082 fl., daher resultirt für den Monat November 1894 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·7 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis 30. November 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen 135,941.296 Personen und 101,114.922 t Güter, gegen 126,581.790 Personen und 95,381.726 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 318,502.871 fl., im Jahre 1893 auf 303,681.242 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österr.-ungarischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten des laufenden Jahres 28.903 km, im gleichen Zeitraume des Jahres 1893 hingegen 28.085 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1894 auf 11.020 fl., gegen 10.813 fl. im Jahre 1893, d. i. um 207 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1894 auf 12.022 fl., gegen 11.796 fl. im Jahre 1893, d. i. um 226 fl., mithin um 1·9 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten elf Monate 1894 pro Jahr ermittelten Kilometer-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1894 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	98.950
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	61.635
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	34.766
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.471
5.	Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.758
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.241
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.321
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.907
9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.062
10.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	19.308
11.	Böhmische Westbahn	19.069
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.487
13.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16.220
14.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.343
15.	Böhmische Nordbahn	14.216
16.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.547
17.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.322
18.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	11.304
19.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.296
20.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.039
21.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10.185
22.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.767
23.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.544
24.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.772
25.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.427
26.	Mährisch-schlesische Centralbahn	7.149
27.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6.425
28.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4.907

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Localbahn Swolenowes-Smečna	20.558
2.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.481
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.880
4.	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	13.284
5.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	13.055
6.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.850
7.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	11.936
8.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.824
9.	Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	11.458
10.	Kuttenberger Localbahn	11.309
11.	Bozen-Meraner Bahn	9.600
12.	Neutitscheiner Localbahn	8.477
13.	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.	8.095
14.	Wittmannsdorf (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	8.014
15.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	8.010
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.844
17.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.629
18.	Budapester Localbahnen	6.387
19.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	6.179
20.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway)	6.110
21.	K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.567
22.	Gölnitzthalbahn	5.046
23.	Unterkrainer Bahnen	4.777
24.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.733
25.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	4.706
26.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	4.659
27.	Localbahn Zsebely-Csakovár	4.654
28.	Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	4.628
29.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.292
30.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.262
31.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	4.151
32.	Poprádthalbahn	4.138
33.	Bukowinaer Localbahnen	4.003
34.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.796
35.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.786
36.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.722

37.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.491
38.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.396
39.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3.286
40.	Csetnekthalbahn	3.273
41.	Zsitvathalbahn	3.220
42.	Kremsthalbahn	3.179
43.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	3.164
44.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	3.146
45.	Böhmische Commercialbahnen	3.137
46.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3 136
47.	Ungthalbahn	3.033
48.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.918
49.	Localbahn Wotic-Selčan	2.908
50.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.871
51.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.840
52.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.792
53.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.746
54.	Számosthalbahn	2.716
55.	Háromszéker Localbahnen	2.702
56.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.695
57.	Zagorianer Bahn	2.688
58.	Kolomeaer Localbahnen	2.644
59.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.636
60.	Localbahn Asch-Rossbach	2.635
61.	Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	2.616
62.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.592
63.	Torontaler Localbahnen	2.539
64.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.525
65.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.463
66.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.424
67.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.415
68.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.403
69.	Localbahn Laibach-Stein	2.384
70.	Mühlkreisbahn	2.377
71.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.318
72.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	2.208
73.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	2.206
74.	Mährische Westbahn	2.199
75.	Auspitzer Localbahn	2.184
76.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.162
77.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.124
78.	Steyrthalbahn	2.105
79.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	2.099
80.	Slavonische Localbahn	2.066
81.	Localbahn Kaschau-Torna	2.031
82.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.892
83.	Biharer Vicinalbahnen	1.881
84.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.879
85.	Localbahn Körös-Belovár	1.840
86.	Welser Localbahn	1.820
87.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.811
88.	Löcsethalbahn	1.806
89.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.788
90.	Székler Eisenbahn	1.785
91.	Szilágysager Eisenbahn	1.764
92.	Muranythalbahn	1.760
93.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.731
94.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.730
95.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.709
96.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.703
97.	Gailthalbahn	1.670
98.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	1.658
99.	Murthalbahn	1.648
100.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.617
101.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.570
102.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	1.493
103.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.491
104.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.490
105.	Békéser Comitatsbahnen	1.390
106.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.347
107.	Matraer Vicinalbahnen	1.311
108.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamási	1.282
109.	Friauler Localbahn	1.263
110.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.209
111.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.186
112.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.179
113.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.159
114.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.130
115.	Localbahn Szepes-Béla—Podolin	1.122
116.	Localbahn Borossebes-Menyháza	1.056
117.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.011
118.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	983
119.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	974
120.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	962
121.	Békes-Csánader Localbahn	946
122.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	936
123.	Taraczthalbahn	773
124.	Localbahn Warasdin-Golubovec	521

Nach der Zunahme der kilometrischen Resultate in den ersten elf Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	16·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	12·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	11·0
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	8·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6·5
Eisenbahn Wien-Aspang	6·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·0
Wiener Verbindungsbahn	5·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	5·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	2·5
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·1
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	2·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2·0
Böhmische Nordbahn	1·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·6
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·4
Böhmische Westbahn	1·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·1
Mährisch-schlesische Centralbahn	0·03

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

Localbahn Zsebely-Csakovár	135·8
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	95·7

	%
Muranythalbahn	40·3
Localbahn Kaschau-Torna	35·2
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	35·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	32·8
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	31·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	27·9
Localbahn Vinkovce-Brčka	26·0
Localbahn Asch-Rossbach	25·7
Localbahn Potscherad-Wurzmes	23·5
Haraszti-Ráczkever Localbahn	22·7
Székler Eisenbahn	22·7
Budapester Localbahnnn	22·0
Localbahn Borossebes-Menyháza	21·6
Szilágysager Eisenbahn	19·7
Kolomeaer Localbahnen	18·5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	18·0
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	17·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	17·0
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	15·7
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	15·5
Localbahn Petroszény-Lupény	15·1
Matraer Vicinalbahnen	14·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	14·4
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápath	13·4
Löcsethalbahn	13·2
Localbahn Budapest-Lajosmizse	12·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·6
Bukowinaer Localbahnen	12·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	12·4
Poprádthalbahn	12·0
Kuttenberger Localbahn	11·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	11·3
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánas—B.-Mihály	11·2
Haromszéker Localbahnen	10·7
Békéser Comitatsbahnen	10·2
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	10·1
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	9·4
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	9·0
Neutitscheiner Localbahn	8·4
Számosthalbahn	8·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahn)	8·0
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	7·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·5
Terret-Kowasnaer Localbahn	7·2
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	6·7
Holicz-Gödinger Localbahn	6·6
Localbahn Mösel-Hüttenberg	5·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·4
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	5·2
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·9
Unterkrainer Bahnen	4·8
Localbahn Balaton-Szt.György—Somogy-Szobb	4·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	4·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	4·3
Localbahn Swolenowes-Smečna	3·9
Bozen-Meraner Bahn	3·8
Mährische Westbahn	3·7
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·5
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3·4
Felek-Fogaraser Localbahn	3·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·6
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·3
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	2·1
Böhmische Commercialbahnen	1·9
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	1·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·3
Taraczthalbahn	1·1
Stauding-Stramberger Localbahn	1·0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lőrincz	1·0
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	0·8
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·3
Localbahn Wodňan-Prachatitz	0·2
Mühlkreisbahn	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Resultates in den ersten elf Monaten 1894 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1893 die nachstehende Reihenfolge:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·1
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	3·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	7·3

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	0·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	0·8
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	1·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	2·4
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·4
Barcs-Pakráczer Eisenbahn	3·0
Gölnitzthalbahn	3·3
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf)	3·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	5·0
Localbahn Laibach-Stein	5·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·4
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5·7
Steyrthalbahn	6·1
Localbahn Strakonitz-Winterberg	6·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·7
Kremsthalbahn	7·6
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	7·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·8
Localbahn Dolina-Wygoda	8·6
Zagorianer Bahn	8·9
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	11·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	15·3
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	20·2
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	23·9
Torontaler Localbahnen	26 0
Békés-Csánader Localbahn	26·9
Welser Localbahn	27·6

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate November 1894 erzielte Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1893 findet ihre Begründung in dem schwächeren Kohlenverkehre nach Norddeutschland und zur Elbe. Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind der definitiven Rechnung entnommen, während die Resultate des Jahres 1894 provisorisch ermittelt wurden, jedoch auch schon die definitiven Einnahmen der Betriebsperiode Jänner—August 1894 enthalten.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahmen resultiren aus der Zunahme der Frequenz in allen Verkehren.

Böhmische Westbahn. Für den Monat November 1894 ergibt sich, im Vergleiche mit dem definitiven Resultate desselben Monates im Jahre 1893, eine Mehreinnahme von fl. 32.777. Der Personenverkehr hat um 6466 Personen und der Güterverkehr um 52.246 t zugenommen. Von dem Artikel Kohle gelangten um 6870 t mehr zur Verfrachtung. Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 für die Monate Jänner bis incl. Juli definitiv, ab August jedoch provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1894 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1893 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4124, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 24.076, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 28.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 6659, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4041, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 10.700. Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern. Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Gegenstandsjahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung der Monate Jänner bis Juli 1894 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, ist pro November 1894 im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Jahre 1893 sowohl in der Frequenz, als auch in den Einnahmen durchwegs ein Plus zu verzeichnen. Es betragen nämlich im Personenverkehre die Mehrfrequenz 150.397 Personen und die Mehreinnahme fl. 75.168, und im Güterverkehre die Mehrbeförderung 122.976 t und die Mehreinnahme fl. 62.898. Es ergibt sich somit eine Gesammt-Mehreinnahme von fl. 138.066.

Im Personenverkehre vertheilt sich das Plus auf die k. k. Staatsbahnlinien in Galizien mit 40.836 Personen und fl. 20.582, auf die westlichen k. k. Staatsbahnlinien mit 109.543 Personen und fl. 54.586.

Dieses günstige Ergebniss ist zweifellos dem verhältnissmässig schönen Reisewetter zuzuschreiben.

Im Güterverkehre weisen die östlichen Linien eine Mehrbeförderung von 479 t mit einer Mehreinnahme von fl. 5135, und die westlichen Linien eine Mehrbeförderung von 122.497 t mit einer Mehreinnahme von fl. 577.763 aus.

Die Ergebnisse auf den östlichen Linien kommen somit jenen des Monates November 1893 nahezu gleich. Die Minderfrequenz im Getreideverkehre wurde durch Mehrverfrachtungen von Holz, Spiritus, Mehl, Mahlproducten und Vieh ausgeglichen.

Im Güterverkehre auf den westlichen Linien steht dem Ausfalle im Getreide-, sowie im Heu- und Strohverkehre die Zunahme es Verkehres von Zuckerrüben, Kohle und Coaks, Baumaterialien, Vieh, Roheisen und Erzen und Schnittholz gegenüber.

Getreide wurden um 2042 und Heu und Stroh um 1016 Wagenladungen weniger befördert.

An der Mehrfrequenz participiren:

Zuckerrüben mit	8524	Wagen
Kohle und Coaks mit . .	4273	„
Ziegel und Steine mit . .	2669	„
Vieh mit	1358	„
Roheisen und Erze mit .	1118	„
Schnittholz mit	657	„

Da die Getreidesendungen auf den westlichen Linien nur lange Strecken durchlaufen und demzufolge pro Sendung eine grössere Einnahme entfällt, während die übrigen Massenartikel, wie Rüben und Kohle, sich nur auf kürzeren Verfrachtungsdistanzen bewegen und daher auch nur geringere Durchschnittseinnahmen ergeben können, erscheint es erklärlich, warum die Zunahme in den Einnahmen nicht in jenem Masse stattgefunden hat, wie die Steigerung in den bewegten Tonnen. Während die letztere 5·5 pCt. beträgt, repräsentirt die erstere nur eine solche von 1·7 pCt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Die beiden Linien dieser Bahn verzeichnen im Personenverkehre eine Frequenzsteigerung von 14.727 Personen mit einer Einnahme von fl. 5509.

Im Güterverkehre resultirt, bei einer Mehrbeförderung von 9938 t, ein Einnahmenausfall von fl. 22.376.

Derselbe liegt in dem Rückgange des Getreideimportes aus Rumänien, durch den der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf lange Verfrachtungsdistanzen Transporte verloren gehen, welche in der Mehrbeförderung von Holz, Kohle, Kalk etc. keinen äquivalenten Ersatz finden.

Localbahn Dolina—Wygoda. Die erzielten Mehreinnahmen entsprechen der Mehrbeförderung von 1321 t Rundholz mit der Bestimmung nach Russland.

Localbahn Potscherad—Wurzmes. Das Einnahmenplus dieser Linie ist rückzuführen auf die gesteigerte Frequenz in den Kohlen-, Zucker- und Rübentransporten, welche Mehrfrequenz einem Quantum von 4772 t gleichkommt.

Welser Localbahn. Wie in den vorhergehenden Monaten, so stammt auch in dem Monate November 1894 der Einnahmeausfall aus dem Güterverkehre, welcher in Folge Ausbleibens der Steintransporte für die Traunregulirung eine Minderfrequenz von 2733 t ergibt.

Localbahn Wodňan—Prachatitz. Der Verkehr dieser Linie hat sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehre eine Steigerung erfahren.

Im ersteren beträgt dieselbe 1009 Personen mit einem Einnahmenplus von fl. 202, im letzteren 1550 t mit einer Mehreinnahme von fl. 1257.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt: Mehrfrequenz an Personen 195.923, Mehrbeförderung an Gütern

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)	Im Monate November 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1894 (Kilometer)	1893 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft) . .	7.382	7.340	2,567.772	2,326.953	1,349.838	5,698.671	7,048.509	955	6,927.310	944	+ 1·2	7.347	7.328
b) Pvivatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	33.650	30.693	8.008	34.071	42.079	443	38.697	407	+ 8·8	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	16.005	9.475	1.508	7.417	8.925	525	9.154	538	— 2·4	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.544	7.641	609	3.040	3.649	243	2.950	197	+ 23·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	16.656	30.774	7.036	42.767	49.803	233	55.132	313	— 9·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	6.219	. . . .	6.228	6.228	779	4.408	551	+ 41·4	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.613	2.734	1.434	5.211	6.645	332	7.842	392	— 15·3	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	3.683	181	888	317	1.205	71	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.008	1.688	1.639	2.052	3.691	95	3.534	91	+ 4·4	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	4.166	1.354	1.305	2.186	3.491	113	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.340	3.247	1.395	2.486	3.881	259	4.076	272	— 4.8	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.736	9.458	630	8.756	9.386	284	7.704	233	+ 21·9	33	33
Laibach-Stein	24	24	6.796	2.615	2.009	2.862	4.871	203	4.926	205	— 1·0	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow) . .	89	89	13.569	6.898	7.935	8.957	16.892	190	21.476	241	— 21·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.980	17.543	2.856	23.419	26.275	292	20.255	225	+ 29·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.840	5·274	202	1.582	1.784	357	1.373	275	+ 29·8	5	5
Murthalbahn	76	. . .	12.180	2.388	4.417	5.881	10.298	136	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.302	15.744	284	10.964	11.248	662	8.402	494	+ 34·0	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.620	1.480	616	1.749	2.365	237	2.131	213	+ 11·3	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.060	2.772	2.152	4.742	6.894	215	6.853	214	+ 0·5	32	5
Unterkrainer Bahnen	134	72	23.679	11.967	11.052	30.329	41.381	309	33.843	470	— 34·3	106	14
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.119	1.141	665	1.132	1.797	163	1.825	166	— 1.8	11	11
Welser Localbahn	53	49	14.114	2.865	3.999	2.628	6.627	125	8.952	183	— 31·7	53	33
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurter Eisenbahnen . . .	17	17	8.046	26.911	1.787	8.250	10.037	590	9.653	568	+ 3·9	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	7.404	3 668	1.826	3.975	5.801	207	4.342	155	+ 33·5	28	4
Wotic-Selčan	17	. . .	2.682	2.479	1.088	3·022	4.110	242	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.748	29.561	199	8.446	8.645	1.081	9.889	1.236	— 12·5	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.028	31.133	455	21.903	22.358	931	20.831	868	+ 7·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	602	5.156	73	2.610	2.683	536	2.738	547	— 2·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	150.848	842.280	31.573	540.294	571.867	5.662	591.420	5.856	— 3·3	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	173.359	285.473	70.805	414.000	484.805	1.515	465.590	1.455	+ 4·1	320	320
Böhmische Westbahn	207	200	68.556	229.230	56.523	320.954	377.477	1.824	344.700	1.724	+ 5·8	207	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	54.842	314.392	32.694	380.521	413.215	2.222	385.015	2.070	+ 7·3	186	186
Linie lit. B	236	236	88.648	313.254	39.518	470.161	509.679	2.160	498.979	2.114	+ 2·2	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	31.613	66.251	13.015	125.986	139.001	1.527	153.346	1.685	— 9.3	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	702.003	1,263.683	413.920	2,631.107	3,045.027	2.939	3,109.338	3.001	— 2·1	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	64.140	64.064	14.774	48.942	63.716	246	62.904	243	+ 1·2	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	44.973	89.279	19.518	197.864	217.382	3.397	240.190	3.753	— 9·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	7.183	53.514	1.761	27.142	28.903	1.927	25.026	1.668	+ 15·5	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	49.125	61.084	19.659	78.776	98.435	639	99.287	645	— 0·9	154	154

Vom 1. Jänner bis 30. November 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
35,481.766	20,346.888	20,980.463	55,100.224	76,080.687	10,355	19,651.686	51,627.353	71,279.039	9.726	+ 6.5	11.296	10.610	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, inclus. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Mährische Grenzbahn:
470.039	240.190	122.021	305.248	427.269	4.498	119.916	298.990	418.906	4.410	+ 2.0	4.907	4.811	Sternberg-Grulich
215.247	94.356	24.273	75.855	100.128	5.890	23.622	84.358	107.980	6.352	— 7.3	6.425	6.929	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
67.802	64.916	7.592	28.635	36.227	2.415	6.587	22.222	28.809	1.921	+ 25·7	2.635	2.096	Asch-Rossbach
178.452	379.626	84.719	561.001	645.720	3.669	76.504	498.112	574.616	3.265	+ 12·4	4.003	3.562	Bukowinaer Localb.
. . . . .	71.853	. . . .	57.522	57.522	7.190	. . . .	62.943	62.943	7.868	— 8.6	7.844	8.583	Dolina-Wygoda
65.461	28.354	20.157	58.523	78.680	3.934	17.945	49.003	66.948	3.347	+ 17·5	4·292	3.651	Fehring-Fürstenfeld
30.550	1.256	8·097	2.327	10.424	1.158	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.263	. . .	Friauler Bahn
99.847	17.385	20.101	21.327	41.428	1.062	20.178	18.608	38.786	995	+ 6·7	1.159	1.085	Fürstenfeld-Hartberg
23.195	4.089	8.015	7.296	15.311	1.531	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.670	. . .	Gailthalbahn
66.164	30.234	18.717	27.975	46.692	3.113	18.131	25.322	43.453	2.897	+ 7.5	3.396	3.160	Gleisdorf-Weiz
44.393	114.432	7.554	72.445	79.999	2.424	7.857	59.640	67.497	2.045	+ 18·5	2.644	2.231	Kolomeaer Localbahnen
94.139	21.710	30.015	22.426	52.441	2.185	30.255	25.000	55.255	2.302	— 5·1	2.384	2.511	Laibach-Stein
188.861	89.942	120.110	136.587	256.697	2.884	122.037	121.442	243.479	2.736	+ 5·4	3.146	2.985	Lemberg-Belzec
112.854	99.839	37.121	144.346	181.467	2.016	34.493	140.491	174.984	1.944	+ 3·7	2.199	2.121	Mährische Westbahn
22.871	69.634	2.497	17.040	19.537	3.907	2.573	15.878	18.451	2.690	+ 5.9	4.262	4.025	Mösel-Hüttenberg
20.670	3.979	8.523	9.604	18.127	1.511	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.648	. . .	Murthalbahn
21.735	49.462	2.802	36.546	39.348	2.315	2.721	29.139	31.860	1.874	+ 23·5	2.525	2.044	Potscherad-Wurzmes
50.462	11.672	9.232	13.350	22.582	2.258	8.151	12.565	20.716	2.072	+ 9·0	2.463	2.260	Schwarzenau-Waidhofen
83.704	25.701	26.452	44.055	70.507	2.203	3.930	7.838	11.768	2.354	— 6·4	2.403	2.568	Strakonitz-Winterberg
282.533	129.101	127.908	336.244	464·152	4.379	17.185	41.308	58.493	4.178	+ 4.8	4.777	4.558	Unterkrainer Bahnen
55.066	13.470	14.125	14.020	28.145	2.559	13.516	16.994	30.510	2.774	— 7·8	2.792	3.026	Vöcklabruck-Kammer
186.602	30.716	53.476	34.924	88.400	1.668	31.451	44.545	75.996	2.303	— 27·6	1.820	2.512	Welser Localbahnen
107.540	253.369	24.421	100.459	124.880	7.346	22.194	91.221	113.415	6.671	+ 10·1	8.014	7.277	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
102.186	19.440	26.144	27.737	53.881	1.924	2.967	4.713	7.680	1.920	+ 0·2	2.099	2.095	Wodňan-Prachatitz
7.456	4.997	2.466	5.531	7.997	2.666	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	2.908	. . .	Wotic-Selčan
21.644	315.013	2.349	91.883	94.232	11.779	1.731	97.836	99.567	12.446	— 5·4	12.850	13.577	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
24.746	123.101	6.526	95.978	102.504	4.271	6.059	91.406	97.465	4.061	+ 5·2	4.659	4.430	Časlau-Zawratetz
8.460	52.029	1.099	24.417	25.516	5.103	899	26.166	27.065	5.413	— 5·7	5.567	5.905	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,841.072	8,068.253	436.319	5,270.127	5,706.446	56.499	429.728	4,924.839	5,354.567	53.016	+ 6·6	61.635	57.536	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,146.023	1,977.164	929.188	3,240.699	4,169.887	13.031	897.682	3,196.570	4,094.252	12.795	+ 1·8	14.216	13.958	Böhmische Nordbahn
927.486	1,938.955	760.328	2,858.001	3,618.329	17.480	748.499	2,710.227	3,458.726	17.294	+ 1·1	19.069	18.866	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
730.298	2,368.122	499.929	2,920.676	3,420.605	18.390	468.606	2,857.594	3,326.200	17.883	+ 2·8	20.062	19.509	Linie lit. A
1,325.112	2,877.079	810.460	4,217.294	5,027.754	21.304	759.470	4,188.786	4,948.256	20.967	+ 1·6	23.241	22.873	Linie lit. B
420.848	627.524	175.232	1,200.033	1,375.265	15.113	159.216	1,286.120	1,445.336	15.883	— 4·8	16.487	17.327	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
8,566.772	10,294.538	5,579.037	25,257.717	30,836.754	29.765	5,280.911	24.054.278	29,335.189	28.316	+ 5·1	32.471	30.890	Hauptbahnnetz
844.054	432.210	193.221	422.277	615.498	2.376	180.115	389.996	570.111	2.201	+ 8·0	2.592	2.401	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
528.380	883.704	248.529	1,791.076	2,039.605	31.869	234.757	1,737.213	1,971.970	30.812	+ 3·4	34.766	33.613	Oesterr. Strecke
101.516	549.867	28.120	278.801	306.921	20.461	25.683	238.796	264.479	17.632	+ 16·0	22.321	19.235	Leoben-Vordernberger
604.221	531.557	258.032	751.087	1,009.119	6.553	247.778	760.999	1,008.777	6.551	+ 0·03	7.149	7.147	Mähr.-schles. Centralb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1894	1893	Im Monate November 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahnen:													
Garantirte Strecken	628	628	253.174	373.456	175.824	837.239	1,013.063	1.613	947.983	1.509	+ 6·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	111.749	400.153	71.200	606.425	677.625	2.200	666.005	2.162	+ 1·8	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	480.333	857.919	413.086	2,084.767	2,497.853	1.829	2,470.871	1.809	+ 1·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	26.961	19.263	6.946	17.929	24.875	754	25.048	759	— 0·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahn in Oesterreich	1.513	1.513	789.069	336.996	625.184	2,322.151	2,947.335	1.948	2,932.652	1.938	+ 0·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.344	. . . .	822	. . . .	822	206	788	197	+ 4·6	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	134.177	188.968	54.723	313.405	368.128	1.292	336.229	1.180	+ 9·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	111.279	31.335	24.900	32.866	57.766	649	55.296	621	+ 4·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.092	63.255	7.084	77.147	84.231	1.296	78.620	1.210	+ 7.1	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	78.869	112.333	8.613	63.220	71.833	8.979	71.787	8.973	+ 0.1	8	8
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	4.709	2.207	513	1.261	1.774	252	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	24.978	141.312	6.842	95.506	102.348	536	96.492	505	+ 6·1	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.495	5.598	12.884	12.684	25.568	825	26.087	842	— 2·0	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	1.746	955	821	2.065	2.886	115	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.977	2.796	1.182	5.747	6.929	277	6.449	258	+ 7·4	25	25
Kremsthalbahn	70	70	16.274	6.889	5.760	9.690	15.450	221	15.230	218	+ 1·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.214	8.602	935	3.971	4.906	1.635	3.463	1.154	+ 41·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.530	770	5.552	1.733	7.285	304	6.649	277	+ 9·7	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	6.976	1.091	5.214	5.239	10.453	180	10.353	179	+ 0·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.981	4.709	1.448	3.906	5.354	669	5.702	713	— 6·2	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.955	1.964	578	3.233	3.811	254	4.222	281	— 9·6	15	2
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.721	702	864	964	1.828	73	1.842	74	— 1·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	37.798	13.275	13.765	12.379	26.144	769	16.682	1.390	— 44·7	17	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	68	64	9.568	2.041	4.064	3.312	7.367	108	8.241	129	— 16·3	67	53
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.909	22.571	1 128	15.050	16.178	899	16.045	891	+ 0·9	18	18
Steyrthalbahn	48	48	7.019	3.002	2.820	3.910	6.730	140	7.958	166	— 15·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.430	21.825	133	30.159	30.292	3.029	28.317	2.832	+ 7·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.794	9.621	1.929	11.857	13.786	353	15.194	390	— 9 5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gobonitz / Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	26	8.329	4.698	2.129	4.567	6.696	137	1.773	68	+ 101·5	49	26
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	61.839	7.565	6.252	4.657	10.909	1.091	9.149	915	+ 19·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	148.876	516	21.791	681	22.472	499	20.791	462	+ 8·0	45	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	43.488	. . . .	5.230	. . . .	5.230	436	4.394	366	+ 19·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	117.377	. . . .	9.316	. . . .	9.316	1.331	8.051	1.150	+ 15·7	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	65.012	1.279	4.450	550	5.000	833	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	96.023	. . . .	7.718	. . . .	7.718	1.286	6.849	1.142	+ 12·6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	10.202	2.041	2.214	1.867	4.081	292	3.780	270	+ 8.1	14	14
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	34.160	11.930	4.083	4.898	8.981	691	8.778	675	+ 2·4	13	13
Summe	16.317	15.974	6,993.659	8,844.163	3,647.662	17,786.435	21,434.097	1314	21,111.861	1322	— 0·6	16.103	15.813

Vom 1. Jänner bis Ende November 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter	1894: im Ganzen	1894: per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,173.251	2,833.317	2,243.777	7,093.952	9,337.729	14.869	2,127.395	7,027.226	9,154.621	14.577	+ 2·0	16.220	15.902	Garantirte Strecken
1,409.520	3,167.566	876.567	5,026.270	5,902.837	19.165	844.657	5,124.490	5,969.147	19.380	— 1·1	20.907	21.142	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
6,381.359	7,690.775	5,487.973	18,688.599	24,176.572	17.699	5,062.397	18.791.659	23,854.056	17.462	+ 1·4	19.308	19.050	Oesterr. Linien
323.040	251.413	85.354	222.720	308.074	9.336	82.842	194.812	277.654	8.414	+ 11·0	10.185	9.179	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
13,241.731	4,192.618	9.753.016	23.197.715	32,950.731	21.778	9,302.198	23,619.854	32,922.072	21.759	+ 0·1	23.758	23.737	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
320.570	. . . . .	47.868	. . . . .	47.868	11.967	47.190	. . . . .	47.190	11.790	+ 1·4	13.055	12 871	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,658.079	1,562.856	653.823	2.623.903	3.277.726	11.501	606.449	2,605.564	3,212.013	11.270	+ 2·1	12.547	12.295	Südnordd. Verbindgsb.
998.439	372.692	323.814	391.447	715.261	8.036	299.589	373.113	672.702	7.558	+ 6·3	8.767	8.245	Wien-Aspang Bahn
262.460	622.525	92.332	762.262	854.594	13.148	88.503	747.470	835.973	12.861	+ 2·2	14.343	14.030	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
1,286.275	1,044.115	132.684	592.951	725.635	90.704	102.184	586.590	688.774	86.097	+ 5·4	98.950	93.924	Wiener Verbindungsb.
													Selbstständige Localb.
26.157	5.527	2.726	3.280	6.006	2.002	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.184	. . .	Auspitzer Localbahn
285 170	522.513	78.538	470.792	549.330	2.876	73.268	465.730	538.998	2 822	+ 1·9	3.137	3.079	Böhm. Commerialb.
238.121	47.310	159.575	113.231	272.806	8.800	146.204	116.672	262.876	8.480	+ 3·8	9·600	9.251	Bozen-Meraner Bahn
8.044	3.219	4.072	6.855	10.927	1.561	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.703	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
35.215	24.859	12.667	42.710	55.377	2.215	13.370	41.845	55.215	2.209	+ 0·3	2.415	2.409	Gr.-Priesen-W.-Auscha
243.948	72.403	94.355	109.628	203.983	2.914	106.152	114.586	220.738	3.153	— 7·6	3.179	3.440	Kremsthalbahn
104.082	43.766	10.344	20.758	31.102	10.367	9.654	18.196	27.850	9.283	+ 11·7	11.309	10.127	Kuttenberger Localb.
95.635	9.626	62.085	21.425	83.510	3,480	57.824	24.625	82.449	3.435	+ 1 3	3.796	3.747	Mori-Arco-Riva a. G.
94.828	12.471	70.077	56.325	126.402	2.179	69.502	56.589	126.091	2.174	+ 0·2	2.377	2.372	Mühlkreisbahn
107.902	52.609	19.273	42.895	62.168	7.771	18.280	39.092	57.372	7.172	+ 8·4	8.477	7.824	Neutitscheiner Localb.
25.725	19.442	8.507	28.537	37.044	2.470	874	4.187	5.061	2.530	— 2·4	2.695	2.760	Reichenau a/K.-Solnitz
33.792	8.456	10.732	11.324	22.056	882	10.803	12.813	23.616	945	— 6·7	962	1.031	Radkersburg-Luttenbg.
283.947	111.490	96.069	110.947	207.016	12.177	75.197	107.910	183.107	15.259	— 20·2	13.284	16.646	Reichenberg-Gablonz
251.975	23.614	162.544	39.263	201.807	3.012	132.810	23.198	156.008	2.944	+ 2·3	3.286	3.212	Salzkammergut-Localb.
59.139	270.529	13.280	181.481	194.761	10.820	12.516	180.398	192.914	10.717	+ 1·0	11.824	11.691	Stauding-Stramberger
144.992	38.323	47.300	45.360	92.660	1.930	48.494	50.174	98.668	2.056	— 6·1	2.105	2.243	Steyrthalbahn
17.114	232.529	1.680	186.765	188.445	18.845	1.715	179.568	181.283	18.128	+ 3·9	20.558	19.776	Swolenowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
68.343	118.068	22.805	142.618	165.423	4.242	22.992	103.138	126.130	3.234	+ 31·2	4.628	3.528	Cilli-Wöllan
122.116	51.083	36.008	48.957	84.965	1.734	10.101	12.932	23.033	886	+ 95·7	1.892	967	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramway.
865.701	42.656	83.943	25.469	109.412	10.941	73.632	21.257	94.889	9.489	+ 15·3	11.936	10.352	Brünner Localeisenb.-G.
2,123.070	5.343	326.419	7.479	333.898	7.420	318.330	7.071	325.401	7.231	+ 2·6	8.095	7.888	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
596.093	. . . . .	67.207	. . . . .	67.207	5.601	72.800	. . . . .	72.800	6.067	— 7·6	6.110	6.619	Innsbruck-Hall i. T.
1,481.451	. . . . .	125.003	. . . . .	125.003	17.858	131.646	. . . . .	131.646	18.807	— 5·0	19.481	20.517	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
268.580	4.397	19.334	1.672	21.006	10.503	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	11.458	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,084.929	. . . . .	87.340	. . . . .	87.340	14.557	80.758	. . . . .	80.758	13.460	+ 8·2	15.880	14.684	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
199.043	31.826	48.475	30.819	79.294	5.664	47.861	28.195	76.056	5.433	+ 4·3	6.179	5.927	Salzburger Eisenb. u. Tr.
365.354	110.230	45.454	45.452	90.906	6.993	38.063	56.121	94.185	7.245	— 3·5	7.629	7.904	Wiener Localbahn-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf)
94,455.417	76,855.893	53,128.390	166,075.174	219,203.564	13.613	49,811.283	160,593.586	210,404.869	13.306	+ 2·3	14.851	14.516	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1894	1893	Im Monate November 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.488·5	7.486	2.635.000	1,714.200	1,542.600	6,000.200	7,542.800	1.007	7,546.981	1.008	— 0·1	7.488·5	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	14.300	25.800	5.000	31.000	36.000	529	35.526	522	+ 1·3	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.100	3.800	10.900	7.600	18.500	167	18.007	162	+ 3·1	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	5.200	1.900	2 100	2.900	5.000	83	4.245	71	+ 16·9	60	6·5
Békés-Csanáder Bahn	82	22	6.500	2.200	2.600	4.400	7.000	85	23.75	108	— 21·3	82	2
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.000	2.400	2.400	3.600	6.000	122	5.517	112	+ 8·9	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	24.000	5.200	9.500	10.500	20.000	151	17.398	132	+ 14·4	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	6.000	5.800	3.000	6.000	9.000	140	8.299	129	+ 8·5	64	64
Csetnekthalbahn	14	. . .	1.300	1.300	400	2.600	3.000	214	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.100	3.000	6.700	6.000	12.700	95	13.839	104	— 8·6	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	10.000	4.600	5.000	6.000	11.000	193	11.149	195	— 1·0	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	3.800	1.100	1.900	2.200	4.100	78	4.090	78	. . .	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	7.500	4.200	3.500	8.500	12.000	240	10.574	211	— 1·3	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	20.000	8.000	14.000	16.000	30.000	428	20.870	298	+ 43·6	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	13.000	6.700	6.500	13.500	20.000	169	16.671	141	+ 20·0	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	22.600	7.800	11.300	15.700	27.000	221	25.586	205	+ 7·8	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	. . .	1.300	200	400	400	800	61	. . . .	. . .	. . .	2·5	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	125	3.666	114	+ 9·6	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	. . .	1.000	1.100	400	800	1.200	100	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	. . .	1.000	2.200	500	4.500	5.000	192	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	40	8.400	5.200	4.200	6.800	11.000	196	5.809	145	+ 35·2	47	40
Kis-Ujszállás--Dévavanya-Gyoma	45	45	3.600	3.200	1.800	4.800	6.600	147	6.632	148	— 0·5	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	4.800	1.300	2.400	2.600	5.000	152	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	4.500	1.700	1.800	2.200	4.000	174	3.486	151	+ 15·2	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	4.600	4.500	2.300	6.700	9.000	101	8.767	98	+ 3·0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen .	33	33	4.200	3.000	2.500	3 500	6.000	182	5.983	181	+ 0·5	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	8.600	5.100	4.300	10.200	14.500	114	13.453	106	+ 7·5	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	2.600	800	800	1.000	1.800	112	1.601	100	+ 12·0	16	16
Muránythal-Bahn	41	12	3.300	2.400	1.300	4.700	6.000	146	1.150	97	+ 50·4	41	1
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	3.500	5.500	3.400	11.100	14.500	254	13.974	245	+ 3·6	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	3.100	7.100	800	9.200	10.000	555	9.289	516	+ 7·5	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	4.000	3.600	2.000	5.300	7.300	209	8.711	249	— 16·0	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	2.300	100	2.400	2.500	138	2.116	117	+ 17·9	18	18
Slavonische Localbahn	49	. . .	7.200	4.700	3.600	9.400	13.000	265	. . . .	. . .	. . .	49	. . .
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.500	1.500	2.100	2.300	4.400	93	4.841	103	— 9·7	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	8.800	3.500	3.500	7.000	10.500	198	9.815	185	+ 7·0	53	53
Száthmar-Nágybányaer L.-B. . .	60	60	9.100	4.700	5.500	9.500	15.000	250	14.599	243	+ 2·9	60	60
Szekler Bahn	39	39	6.000	1.700	3.000	2.500	5.500	141	4.123	106	+ 33·0	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély . .	37	37	5.400	1.000	2.700	1.300	4.000	108	3.682	99	+ 9·1	37	4·3
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.000	6.600	6.600	10.400	17.000	159	16.181	151	+ 5·3	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	300	100	200	200	400	12	1.696	53	— 77·3	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.000	8.500	14.000	17.000	31.000	170	23.766	218	— 22·0	161	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	3.000	2.800	1.800	3.700	5.500	172	4.728	147	+ 17·0	32	32
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	3.000	16.800	3.500	18.500	22.000	440	18.377	367	+ 19·8	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.000	600	1.000	800	1.800	48	936	25	+ 92 0	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	37.000	26.000	18.000	52.000	70.000	236	61.876	208	+ 13·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	20.200	6.200	10.100	12.500	22.600	195	25.259	218	— 10·6	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	1.800	500	900	1.100	2.000	222	1.197	133	+ 66·9	9	3
Zsitvathalbahn	41	. . .	6.500	4.700	2.600	9.400	12.000	292	. . . .	. . .	. . .	10·5	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	90.685	173.308	48.088	337.107	385.195	1 003	417.498	1.087	— 7·7	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.753	38.975	2.326	47.920	50.246	743	42.140	623	+ 19·2	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	118	118	49.553	74.478	15.020	90.886	105.906	898	97.510	846	+ 6·1	118	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	703	703	133.990	269.697	122.901	625.161	748.062	1.064	747.710	1.063	+ 0·1	703	703

Vom 1. Jänner bis Ende November 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom (Gulden)	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	1893: für Güter (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1894 (Gulden)	1893 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
29,687.500	15,616.200	19,401.000	58,317.483	77,718.483	10.379	17,756.641	55,300.324	73,056.965	9.759	+ 6·0	11.322	10.646	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
290.400	262.200	91.900	392.626	484.526	7.125	85.530	360.962	464.492	6.566	+ 8·5	7.772	7.163	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
204.100	33.700	116.800	67.500	184.300	1.660	119.289	56.313	175.602	1.582	+ 4·9	1.811	1.726	Bács-Bodrogher Com. B.
56.800	20.450	23.100	31.000	54.100	901	2.631	2.965	5.596	861	+ 4·6	983	940	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
81.600	19.150	32.700	38.400	71.100	867	1.230	1.145	2.375	1187	— 26·9	946	1.295	Békés-Csanáder Bahn
39.250	23.350	23.600	35.200	58.800	1.200	21.211	32.192	53.403	1.089	+ 10·2	1.390	1.188	Békéser Comitatsbahnen
268.800	59.850	107.500	120.100	227.600	1.724	104.087	88 851	192.938	1.462	+ 18·0	1.881	1.595	Biharer Vicinalbahn
68.200	57.250	34.100	58.100	92.100	1.439	40.849	40.783	81.632	1.275	+ 12·8	1.570	1.391	Budapest-Lájosmizse
1.300	1.300	400	2.600	3.000	3.000	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.273	. . .	Csetnekthalbahn
133.900	33.250	80.500	66.900	147.400	1.108	80.703	65.604	146.307	1.100	+ 0·8	1.209	1.200	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar
98.800	51.600	49.400	66.000	115.400	2.024	47.906	55.833	103.739	1.820	+ 11·2	2.208	1.986	Debreczin-Hajdu-Nánás
53.400	10.750	26.700	21.500	48.200	927	30.850	15.786	46.636	897	+ 3·3	1.011	978	Felek-Fogaraser Bahn
83.300	48.050	35.550	96.050	131.600	2.632	31.118	96.123	127.241	2.545	+ 3·4	2.871	2.776	Gran—Almás-Füzitö
204.800	61.850	142.400	124.000	266.400	3.805	139.117	99.168	238.285	3.404	+ 11·7	4.151	3.713	G. Kikinda-G. Becskerek
153 800	58.350	76.900	117.000	193.900	1.643	78.809	88.600	167.409	1.419	+ 15·7	1.788	1.548	Grosswardein-B.-Vaskoh
264.200	86.300	129.200	173.100	302.300	2.477	135.713	137.165	272.878	2.236	+ 10·7	2.702	2.439	Háromszéker Localb.
7.100	900	1.900	1.900	3.800	1.520	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.658	. . .	Hermannst.-N. Disznod
53.400	10.400	26.700	20.750	47.450	1.482	27.988	15.353	43.341	1.354	+ 9·4	1.617	1.477	Hermannst.-Rothenthp.
11.600	8.150	4.450	9.650	14.100	1.175	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.282	. . .	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.200	4.700	1.600	9.350	10.950	1.363	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.493	. . .	Kaposvár-Mocsolad
83.900	31.650	41.950	45.550	87.500	1.862	32.740	22.341	55.081	1.377	+ 35·2	2.031	1.502	Kaschau-Torna
41.600	33.750	20.800	50.600	71.400	1.586	22.820	49.199	72.019	1.600	— 0·8	1.730	1.745	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
13.800	3.300	6.900	6.600	13.500	1.687	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.840	. . .	Körös-Belovar Lb.
40.000	15.350	16.050	20.000	36.050	1.567	13.122	21.384	34.506	1.500	+ 4.5	1.709	1.637	Kun-St. Marton-Szentes
48.600	36.700	24.300	55.200	79.500	893	25.227	43.655	68.882	774	+ 5·5	974	844	Máros-Ludás—Bistritz
53.200	25.600	32.000	33.400	65.400	1.982	33.862	33.186	67.048	20.32	— 2·4	2.162	2 217	M.-Vásárhely-Sz.-Regen
129.500	47.800	56.700	95.900	152.600	1.202	47.928	84.925	132.853	1.046	+ 14·8	1.311	1.141	Matraer Vicinalbahnen
29.600	6.700	8.850	8.550	17.400	1.087	7.338	7.859	15.197	950	+ 14·4	1·186	1.036	Mezötur-Turkever E.
52.000	25.650	14.800	51.400	66.200	1.614	392	758	1.150	1.150	+ 40·3	1.760	1.254	Muránythalbahn
69.800	49.650	44.500	99.000	143.500	2.517	35.775	72.251	108.026	1.895	+ 32·8	2.746	2.067	Nyiregyháza-M.-Szalka
41.300	44.550	10.150	67.950	78.100	4.339	11.551	56.312	67.863	3.770	+ 15·1	4.733	4.113	Petroszény-Lupény
47.200	31.750	23.600	47.200	70.800	2.022	33.718	59.398	93.116	2.660	— 23·9	2.206	2.902	P. Tenyö-K. Szt. Marton
5.200	20.750	1.500	23.100	24 600	1.366	1.403	20.692	22.095	1.227	+ 11·3	1.490	1.338	Ruma-Vrdnik
65.500	28.850	34.900	57.900	92.800	1.894	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.066	. . .	Slavonische Localbahn
58.500	14.650	26.500	22.200	48.700	1.036	24.468	23.473	47.941	1.020	+ 1·4	1.130	1.113	Somogy-Szobb-Barcs
132.200	38 450	62.000	76.000	138.000	2.604	61.137	61.561	122.698	2.315	+ 12·4	2.840	2 525	Steinamanger-Pinkafeld
106.600	47.850	64.100	96 400	160.500	2.675	47.119	110.085	157.204	2 620	+ 2 1	2.918	2.858	Száthmar-Nagybánya
60 400	22.800	30.200	32.200	62.400	1.600	25.993	24.914	50.907	1.305	+ 22·6	1.785	1.423	Székler Bahn
75.400	6.200	37.800	7.900	45.700	1.235	4.448	646	5.094	1.148	+ 7·6	1.347	1.248	Szentes-H.-M.-Vasárhely
56.700	66.500	66.700	106.300	173.000	1.617	54.230	90.294	144.524	1.350	+ 19·7	1.764	1.473	Szilágyságer Eisenb.
5.950	9.500	3.650	19.050	22.700	709	3.734	18.719	22.453	701	+ 1·1	773	765	Taraczthalbahn
272.600	120.000	133.900	240.900	374.800	2.328	90.581	252.633	343.214	3.148	— 26·0	2.539	3.434	Torontaler Localb.
30.500	24.100	18.500	32.300	50.800	1.587	18.297	26.481	44 778	1.399	+ 13·4	1.731	1.526	Ujszász-Jászapáther E.
26.250	126.000	31.100	139.500	170.600	3.412	34.440	100.910	135.350	2.707	+ 26·0	3.722	2.953	Vinkovce-Brcka
23.800	5.400	10.850	6.850	17.700	478	8.371	5.462	13.833	374	+ 27·9	521	408	Warasdin-Golubovec
478.300	204.500	223.000	408.300	631.300	2.125	221.341	339.479	560.820	1.887	+ 12·6	2.318	2.058	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
308.200	70.550	144.650	141.250	285.900	2.464	145.442	168.550	313.992	2.706	— 8·9	2.688	2.952	Zagorianer Bahn
21.250	14.350	10.550	27.850	38.400	4.266	3.766	1.662	5.428	1.809	+ 135·8	4.654	1.973	Zsebely-Csákovárer Lb.
18.000	11.900	7.200	23.800	31.000	2.952	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.220	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,109.202	1,941.537	679.997	3,205.594	3,885.591	10.119	662.681	3,127.618	3,790.299	9.871	+ 2·5	11.039	10.768	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
56,229	430.328	25.703	503.788	529.491	7.832	25.381	446.246	471.627	6.976	+ 12·3	8.544	7.611	Mohács-Fünfkirchner B.
539.816	476.244	169.472	633.958	803.430	6.808	170.630	660.072	830.702	7.039	— 3·2	7.427	7.679	Raab-Oedenb.-Ebenf. B.
1,757.956	2,178.159	1,642.653	5,642.096	7,284.749	10.362	1,562.942	5,820.941	7.383.883	10.503	— 1·3	11.301	11.458	Südl.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1893 (Kilometer)	Im Monate November 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate November 1894 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	1893: im Ganzen (Gulden)	1893: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1894 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1893 (Kilometer)
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	49.878	42.300	29.950	81.800	111.750	344	120.140	370	— 7·0	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	583	12.878	216	8.948	9.164	239	8.951	233	+ 2·4	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	518	1.942	180	1.450	1.630	78	1.366	65	+ 20·0	21	7
Barcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	4.964	9.947	5.015	23.118	28.133	229	26.300	214	+ 7·0	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	142.918	3.852	18.901	2.474	21.375	506	17.299	409	+ 23·2	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.230	1.927	3.889	428	4.317	539	4.764	595	— 9·4	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	. . .	3.747	1.679	2.514	4.389	6.903	154	. . . .	. . .	. . .	44·8	. . .
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.597	12.564	711	14.015	14.726	446	17.873	541	— 17·5	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.528	1.847	1.645	2.419	4.064	239	3.125	184	+ 29·9	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	12.794	697	2.718	628	3.346	124	2.212	82	+ 51·2	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.845	8.745	236	2.623	3.859	1.134	2.923	860	+ 31·8	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	2.142	2.959	326	1.021	1.347	149	914	101	+ 47·5	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.816	1.459	973	1.983	2.956	295	3.050	305	— 3·2	10	10
Löcsethalbahn	13	13	2.807	996	864	890	1.754	135	1.787	137	— 1·4	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	6.099	12.753	1.564	18.553	20.117	331	18.355	303	+ 9.2	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.554	8.433	1.408	17.263	18.671	275	. . . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	4.737	4.633	1.146	3.596	4.742	316	4.693	313	+ 0·9	15	15
Számosthalbahn	222	222	28.171	12.628	18.669	32.656	51.325	231	54.092	244	— 5·3	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	. . .	1.317	1.439	327	821	1.148	96	. . . .	. . .	. . .	12	. . .
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	1.599	570	285	493	778	78	. . . .	. . .	. . .	1·4	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	11	3.600	2	1.050	1·052	181	1.462	252	— 28·1	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	6.570	2.437	2.380	4.912	7.292	171	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Summe	12.956	12.410	3,619.406	2,645.343	2.019.754	7,700.104	9,719.858	750	9,611.704	774	— 3·1	12.800	12.272
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.317	15.974	6,993.659	8,844.163	3,647.662	17,786.435	21,434.097	1.314	21,111.861	1 322	— 0·6	16.103	15·813
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.956	12.410	3,619.406	2,645.343	2,019.754	7,700.104	9,719.858	750	9,611.704	774	— 3·1	12.800	12.272
Hauptsumme	29.273	28.384	10,613.065	11,489.506	5,667.416	25,486.539	31,153.955	1.064	30,723.565	1.082	— 1·7	28.903	28.085
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	2·175	109	850	141	991	180	379	69	+ 160·9	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	10.500	6.620	4.208	18.336	22.544	215	22.181	211	+ 1·9	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	28·135	40.277	30.771	115.414	146.185	543	115.770	430	+ 26·2	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S.Han), Lašva-Dolnji-Vakuf-Bugojno, Metkovic-Sarajevo	316	275	33.688	22.418	14.467	42.755	57.222	181	48.315	175	+ 3·0	281	248

*) Der Verkehr bleibt während der Winterzeit eingestellt.

141.067 t, mit einer Mehreinnahme bei Personen von fl. 91.686, bei Gütern von fl. 60.104, Summe fl. 151.790.

Für die elf Monate des Jahres 1894 ergibt sich auf den verzeichneten Linien bei Personen eine Mehreinnahme von fl. 1,553.720 und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3,957.609, daher zusammen eine Mehreinnahme von fl. 5,511.329.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betrug pro Monat November 1894 die Frequenz an Personen 6971, an Gütern 9264 t, mit einer Einnahme von fl. 2091 für Personen und fl. 9014 für Güter, somit in Summe fl. 11.105 gegen fl. 11.674 im gleichen Monate des Jahres 1893.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind auf Grund der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner—August richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 69.898 Personen, welchem Resultate eine Mehreinnahme von fl. 22.405 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1893, eine Zunahme des Frachtquantums um 50.476 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 86.716.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Selbstständige Localbahnen
537.010	505.592	329.680	798.480	1.128.160	3.471	333.110	815.870	1,148.980	3.535	— 1·8	3.786	3.852	Arader u. Csánader E.
7.944	100.012	2.788	104.820	107.608	2.809	2.765	101.164	103.929	2.713	+ 3·5	3.164	2.960	Belisće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
9.618	22 274	3.889	16.522	20.411	972	1.347	4.248	5.595	799	+ 21·6	1·056	864	Borossebes-Menyháza
69.862	150.784	64.773	288.903	353.676	2.875	67.301	297.336	364.637	2.975	— 3·0	3.136	3.234	Bárcs-Pakracer E.
1,806.868	26.312	229.825	17.252	247.077	5.854	189.338	13.056	202.394	4.796	+ 22·0	6.387	5.232	Budapester Localb.
466.974	28.841	52.325	6.411	58.736	7.342	45.045	13.098	58.143	7.267	+ 1·0	8.010	7·928	Budapest-Szt. Lörincz
52.571	25.420	30.198	57.392	87.592	1.955	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.124	. . .	Eperjes-Bartfeld
30.407	137.159	8.546	144.089	152.635	4.625	7.090	150.982	157.982	4.787	— 3·3	5.046	5.220	Gölnitzthal-Bahn
82.191	10.224	21.830	15.941	37.771	2.222	25.774	17.044	42.818	2.519	— 11·8	2.424	2.748	Güns-Steinamanger
100.820	5.949	23.100	6.094	29.194	1.047	19.590	4.528	24.118	894	+ 22·7	1.179	975	Haraszti-Ráczkeve
18.813	26·609	2.437	12.233	14.670	4.315	2.217	11.537	13.754	4.045	+ 6·6	4.706	4.412	Holics-Gödinger Localb.
27.322	29.283	4.919	10.580	15.499	1.722	4.698	6.735	11.433	1.270	+ 35·0	1.879	1.385	Kesmárk-Szepes-Bela
38.704	15.409	13.139	18.862	32.001	3.200	12.242	19.913	32.155	3.215	— 0·4	3.491	3.507	Keszthely-B. Szt. György
39.633	10.714	12.552	8.976	21.528	1.656	11.941	6 965	18.906	1.454	+ 13·2	1.806	1.587	Löcsethalbahn
79.779	125.815	18.231	184.152	202.383	3.339	13.900	159.156	173.056	2.855	+ 17·0	2·636	3.108	Marmaroser Salzb. A.-G.
39.758	78.392	16.401	146.634	163.035	2.398	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	2.616	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
74.151	49.317	21.010	35.886	56.896	3.793	17.475	33.314	50.789	3.386	+ 12.0	4.138	3.694	Poprádthalbahn
311.862	143.145	224.698	328.094	552.792	2.490	211.135	300.777	511.912	2.306	+ 8·4	2.716	2.520	Számosthalbahn
19.092	14.109	4.297	8.049	12.346	1.029	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	1.122	. . .	Szepes-Béla-Podolin
2.499	861	440	762	1.202	858	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	936	. . .	Szep.-Olaszi-S.Varalja
217	38.940	40	11.255	11.295	2.283	117	12.233	12 350	2.129	+ 7·2	1.491	2.325	Terret-Kowaszna
45.281	33.050	13·908	49.272	63.180	2.872	. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	3.133	. . .	Ungthalbahn
41,485.879	24,259.029	25,230.951	74.068.356	99,299.307	7.758	23,099.634	70,176.739	93,276.363	7.601	+ 2·0	8.463	8.292	**Summe**
													Recapitulation.
94,455.416	76,855.893	53,128.390	166,075.174	219,203.564	13.613	49,811.283	160,593.586	210,404.869	13.306	+ 2·3	14.851	14.516	**Sa. d. österr. Eisenb.**
41,485.879	24.259.029	25,230.951	74,068.356	99,299.307	7.758	23,099.634	70,176.739	93,276.373	7.601	+ 2·0	8.463	8.292	**Sa. d. ungar. Eisenb.**
135,941.296	101,114.922	78.359.341	240.143.530	318,502.871	11.020	72,910.917	230,770.325	303,681.242	10.813	+ 1·9	12.022	11.796	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
144.108	1.094	59.609	1.227	60.836	. . .	133	61.594	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . . .	. . . . .	53.608	159.202	212.810	2.027	26.954	138.129	185.083	1.763	+ 15·0	2.211	2.115	K. u. k. Militärb. Banja-luka-Doberlin
. . . . .	. . . . .	314.158	910.258	1,224.416	4.551	288.101	800.780	1,088.881	4.047	+ 12·4	4.964	4.414	K. u. k. Bosna-Bahn
526.489	232.446	170.681	431.228	601.909	2.142	134.380	318.126	452.506	1.824	+ 16·0	2.337	1.989	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S.Han), Lašva-D. Vakuf-Bugojno, Metković-Sarajevo

Transportzunahmen sind bei den nachstehend genannten Massenartikeln zu verzeichnen, und zwar:

bei Mehl und Mahlproducten . . . . um 86·1 t
„ Zucker, roh . . . . „ 1.383·6 t
„ Holz aller Art . . . . „ 1.863·9 t

Transportabnahmen dagegen ergeben sich:

bei Getreide aller Art . . . . . . um 57.930·1 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 482·6 t
„ Steinen aller Art . . . . „ 2.580·1 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 19.493·6 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 15.581·5 t
„ Kohlen . . . . „ 42.344·2 t

Auf den L o c a l b a h n e n der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2534 Personen ab, während sich die Einnahmen um fl. 481 erhöhten.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 16.408 t und eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 331.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Holz aller Art . . . . um 594·1 t
„ Erzen und Schlacken . . . . . . „ 36·8 t

Dagegen ergeben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Getreide aller Art . . . . um 57·2 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . . . „ 68·3 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 901·7 t

bei Zucker, roh . . . . um 101·3 t
„ Steinen aller Art . . . . „ 90·1 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 176·3 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn anbelangt, so nahm die Personenfrequenz um 1833 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 126 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 591 t und des Erträgnisses um fl. 299 zu constatiren, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt und roh, Holz aller Art und Steine aller Art" eine Mehrverfrachtung, hingegen die Artikel „Getreide aller Art, Mehl und Mahlproducte, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl" einen Frachtausfall ausweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate November 1894 resultirende Mindereinnahme per fl. 55.111 muss hauptsächlich der bedeutenden Abnahme von Kohlentransporten in Folge Förderungseinstellung im Karwiner Schachte zugeschrieben werden.

Mähr.-schles. Centralbahn. Die für den Monat November 1894 ausgewiesene, provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat des gleichen Monates im Jahre 1893 um fl. 852 = 0·93 pCt. geringer.

An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 2692 = — 3·3 pCt., obzwar 2263 t = + 3·34 pCt. Eisen, Getreide, Malz, Schlacke, Steine, besonders Rübe, verfrachtet wurden; dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 1840 = + 10·3 pCt., zufolge Mehrfrequenz von 3280 Reisenden = + 7·15 pCt., aus.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate November 1894 ergibt sich gegenüber derselben Periode des Jahres 1893 aus dem Personenverkehre, bei einer Mehrfrequenz von 366 Personen, eine Mehreinnahme von fl. 52, und aus dem Güterverkehre, in Folge Minderbeförderung von 235 t, hauptsächlich Kohle, ein Einnahmenminus von fl. 400.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1893 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro November 1894, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1893 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	+ 19.973 Personen	+ fl. 21.604·97
Ergänzungsnetz . . .	+ 2.419 „	+ „ 10.079·56
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 20.313 „	+ „ 12.884·41

Die Mehreinnahmen sind dem gesteigerten Verkehre, der sich durch die wesentlich besseren Witterungsverhältnisse gegen das Jahr 1893 begründen lässt, entsprechend.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro November 1894, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1893 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	+ 29.844 t	+ fl. 43.474·71
„ „	Ergänzungsnetz	+ 10.869 t	+ „ 1.540·10
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .		+ 4.710 t	+ „ 19.014·20

Das Plus an beförderten Tonnen und die Mehreinnahme beruht auf einer Hebung des Localverkehres; der Transitverkehr, einschliesslich der Kohlentransporte, weist einen Ausfall aus.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1894 umfasst die Periode Jänner—August.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transporteinnahmen des Gesammtnetzes der Gesellschaft haben im Monate November 1894 gegen die gleiche Periode des Jahres 1893 eine Vermehrung um . . . . fl. 11.403 erfahren, indem der Personenverkehr ein Plus von . . . . „ 45.871 dagegen der Güterverkehr ein Minus von . . . „ 34.468 ausweist.

Die gesellschaftlichen Localbahnen haben sich durchwegs in den Einnahmen gebessert, und zwar:

Liesing-Kaltenleutgeben um . . . fl. 232
Spielfeld-Radkersburg um . . . . „ 1.400
und Mödling-Brühl um . . . . . . „ 34

An diesen Mehreinnahmen participirt sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben Einnahmenvermehrungen erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von . . . . fl. 5.611
„ Leoben-Vordernberger Bahn von . „ 3.877
„ Barcs-Pakraczer Bahn von . . . . „ 1.833
u. die Vicinalbahn Güns-Steinamanger von „ 939

Dagegen haben Einnahmenverminderungen zu verzeichnen:

die Graz-Köflacher Bahn von . . . . fl. 14.345
ferner die Localbahnen:
Radkersburg-Luttenberg von . . . . „ 14
und Cilli-Wöllan von . . . . „ 1.408

An den Mehreinnahmen der gepachteten Bahnen ist der Personen-, sowie der Güterverkehr betheiligt.

Die Mindereinnahmen der Graz-Köflacher Bahn sind ausschliesslich dem schwächeren Güterverkehre, jene der Radkersburg-Luttenberger Bahn dem geringeren Personenverkehre zuzuschreiben.

Die Einnahmenverminderung der Cilli-Wöllaner Bahn resultirt aus dem Personen-, sowie aus dem Güterverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1894 enthalten die definitiven Abrechnungen der Periode Jänner—August.

Eisenbahn Wien-Aspang. Gegenüber den definitiven Ergebnissen des Monates November 1893 zeigt sich auf Grund der provisorischen Aufstellungen für den Monat November 1894 beim Personenverkehre eine Mehrbeförderung von 18.197 Personen mit einer Einnahmensteigerung von fl. 2920, während der Güterverkehr Mindereinnahmen von fl. 491 ausweist.

Für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. November 1894 ergibt sich im Vergleiche mit dem Jahre 1893 eine Vermehrung der Einnahmen um fl. 42.559, von welchen fl. 24.225 auf den Personen- und fl. 18.334 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Linie Eger—Reichenbach: Güterhalle in Eger.) Für Zwecke der Buschtěhrader Eisenbahn wurde am Gemeinschaftsbahnhofe Eger ein Gütermagazin hergestellt. [2. Jänner, Z. 69.020 ex 1894.]

Böhmische Nordbahn. (Oberbaupläne.) Die Normalpläne für einen neuen Oberbau wurden genehmigt. [28. December 1894, Z. 70.407.]

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie: Bauconsens für die Strecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. und 29. September 1894 durchgeführten politischen Begehung und Stationscommission wurde für die Strecke Gumpendorfer Schlachthaus—Schikanedersteg von km 7·4 bis km 9·512 der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn der Bauconsens ertheilt. [28. December 1894, Z. 58.639.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung der im Verwaltungsgebiete von Böhmen gelegenen Strecke der Localbahn Zwittau-Polička auf den 18. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [13. Jänner, H.-M.-Z. 1788.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des vom Magistrate in Czernowitz vorgelegten Projectes für die Anlage einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Czernowitz die politische Begehung auf den 24. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [12. Jänner, H.-M.-Z. 293.]

Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von den Concessionären vorgelegten Projectes für eine Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz die Trassenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung, dann die Verhandlung zur Festsetzung der feuersicheren Herstellungen auf den 25. Jänner anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [12. Jänner, H.-M.-Z. 701.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 27. September 1894 fand am Wiener Westbahnhofe die technisch-polizeiliche Prüfung der für die Linien der Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Eilzugslocomotive mit Schlepptender statt. Diese Locomotive besitzt die Inventarnummer 557, Serie 5, Kategorie IVc und wurde in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den mit Handelsministerialerlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen gebaut und mit der Fabrikationsnummer 2408 versehen. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Maschine hat 4 Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche vorne im eigenen Truckgestelle liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontal aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung, nach Stephenson, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, und besitzt die Maschine ausserdem variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rohr und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Wagenzug wirkend, Spindelbremse und Dampfheizungseinrichtung nach Haushälter. Die Spurweite ist normal, das Totalgewicht der Maschine beträgt 45·5 Tonnen. Die Probefahrt fand auf der 22·6 km langen Strecke Neulengbach—St. Pölten statt, und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 108 km und eine mittlere Geschwindigkeit von 71·3 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss wurde die vorbeschriebene Maschine dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 70.065 ex 1894.]

— (Aenderungen im Localfahrplane der Kaiser Franz Josefs-Bahn.) Mit 15. Jänner wird der Zug Nr. 47, ab Wien K.F.J.-B. 6 U. 15 M. Abends nach Kritzendorf, aufgelassen und dafür Zug Nr. 45, ab 5 U. 05 M. Nachmittags, wieder eingeführt. [Z. 64.167 ex 1894.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von vier Schnellzugslocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die erbetene Genehmigung zum Baue von vier Schnellzugslocomotiven, Kategorie IIc, mit vier Achsen, sowie von den dazu gehörigen vierräderigen Tendern, ertheilt; dieselben sollen nach den mit Handelsministerialerlässen vom 3. und 15. September 1885, ZZ. 11.215 und 11.999 genehmigten Typenplänen in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik hergestellt werden. [Z. 166.]

Verkehrsstörungen und Behebungen von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung zwischen Nieder-Lindewiese und Spornhau fand kein Zugsverkehr in der Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese statt.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn:

13. Jänner. In der Strecke Hlinsko—Skuč wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

15. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Deutschbrod—Rossitz mit Zug 217 wieder eröffnet.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

13. Jänner. Wegen neuerlicher Verwehung musste Nachmittags der Verkehr auf der Localbahnlinie Klein-Schwechat—Mannersdorf eingestellt werden. Aus der gleichen Ursache mussten auf der Linie Bruck a/L.—Hainburg die Züge 1406 und 1405, und 4. Jänner, die Züge 1402 und 1401, auf der Linie Enzersdorf b. Staatz—Poysdorf die Züge 2901 und 2902, auf der Grussbach—Znaimer Linie die Züge 532 und 537, und auf der Wien—Brucker Linie die Züge 101/w und 102/w ausfallen.

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Studenetz—Gr.-Meseritsch Gesammtverkehr mit Zug 1601 eingestellt.

14. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Brandeis a/E.—Čelakowitz wieder eröffnet.

15. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Wessely a/M.—Skalitz (Szakolcza) der Gesammtverkehr eingestellt.

15. Jänner. Auf der Linie Wien—Bruck a L. und Wien—Brünn wurde der unbeschränkte Güterverkehr wieder aufgenommen.

15. Jänner. Strecke Wessely a. M.—Sudoměřitz-Petrau für den Gesammtverkehr wieder offen.

15. Jänner. In der Strecke Studenetz—Gr.-Meserisch Gesammtverkehr mit Zug 1603 wieder aufgenommen.

15. Jänner. Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf wieder frei. Verkehr mit Zug 1806 wieder eröffnet.

15. Jänner. Auf der Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf wurde der Verkehr mit Zug 1314 wieder aufgenommen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

14. Jänner. In der Strecke Adelsberg—St. Peter wurde auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen. Es sind somit sämmtliche Linien der Südbahn für den Gesammtverkehr frei.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Rohatetz—Strassnitz bis auf Weiteres eingestellt.

15. Jänner. In den Strecken Wien—Prerau, Lundenburg—Brünn, Prerau—Brünn, Prerau—Olmütz und Nezamislitz—Sternberg wurde der Güterverkehr und auf der Localbahn Rohatetz—Strassnitz der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

14. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Jičin—Nimburg, Křinec—Königstadtl, Kopidlno—Bakov, Detenic-Taxis—Dobrowitz wieder aufgenommen. Die erstverkehrenden Züge waren 208, 303 und 403.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. November 1894, Z. 81.324, dem Reichstags-Abgeordneten Baron Béla Nyáry für eine von der Station Ipolyság der Linie Csata—Ipolyság—Balassa-Gyarmat (Eypelthalbahn) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese a) im Bereiche der Comitate Hont und Zólyom in der Station Zólyom (Altsohl) mit den Linien Budapest—Hatvan—Zólyom—Ruttka und Zólyom—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó; b) im Bereiche der Co-

mitates Hont von der zukünftigen Station Németi der Linie a) aus in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der Linie Garam-Berzencze der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 10. December 1894, Z. 81.171, dem Einwohner von Késmark, Advocat Dr. Paul Kéler, und dem Einwohner von Podolin, Med. Dr. Carl Csáky, für eine von der Endstation Podolin der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Podolin—Poprádfelka abzweigende und diese über Gnezda, Ó-Lubló und die Gemarkung der Gemeinde Lubló-füred in der Station Orló der Linie Abos—Orló (—Neu-Sandec—Tarnów) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. December 1894, Z. 86.878, dem Grafen Josef Telcki und Consorten für eine von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Soroksár und Kun-Szent-Miklós-Tass der Hauptlinie Budapest—Soroksár—Kun-Szent-Miklós-Tass—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Dömsöd, Dab, Szalk-Szent-Marton, Duna-Vecse, Apostag, Duna-Egyháza, Solt und die Gemarkung der Gemeinde Kisharta bis Duna-Pataj führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 10. December 1894, Z. 83.869, dem Budapester Einwohner Dr. Eduard Krausz für eine vom Népliget (Volkswäldchen) im IX. Bezirke Budapests ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge und Berührung des Vergnügungslocales Határ-Csárda über Kis-Pest (Klein-Pest) an einem geeigneten Punkte an die Localbahn Budapest-Lajosmizse anschliessende, ferner eine vom Kirchenplatze in Kis-Pest abzweigende, nächst dem Bahnhofe der Station Erzsébetfalva der Hauptlinie Budapest—Erzsébetfalva—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungarischen Staatsbahnen endigende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Localbahnlinie Gurahoncz-Jószashely—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Ausbaubedingnisse.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 154 vom 26. December 1894 und dessen darauf folgende Nummern verlautbart die vom kgl. ungar. Handelsminister mit Erlass vom 2. December 1894, Z. 86.871, gestellten Bedingungen für den Ausbau der Localbahnlinie Gurahoncz-Jószashely—Nagy-Halmágy der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn-Actiengesell-. Diesen zufolge ist die neue, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888, in Fortsetzung der Linie Arad—Uj-Szent-Anna—Borosjenö—Gurahoncz-Jószashely bis Nagy-Halmágy (Arader Comitat) zu erbauende Linie als normalspurige Localbahn herzustellen und der Oberbau mit 24·9 kg schweren Stahlschienen auszurüsten.

Als Station, bezw. Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Gurahoncz-Jószashely;
2. Guravoj, Haltestelle für Frachtenverkehr in Wagenladungen;
3. Aczócza, Station für den gesammten Verkehr, 420 m lang;
4. Jolácz, Station für den gesammten Verkehr;
5. Halmágy-Csócs, Station für den gesammten Verkehr und Ausweichstation;
6. Nagy-Halmágy, Endstation für den gesammten Verkehr und Wasserstation.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. (Nachtrag zur Concessionsurkunde, betreffend die Bewilligung des Ausbaues der Linie Gurahoncz-Jószashely—Nagy-Halmágy.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 149 vom 14. December 1894 u. ff. publicirt den zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 10. November 1894 über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers (Z. 86.871 ex 1894) erflossenen Nachtrag zur Concessionsurkunde der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, betreffend den Ausbau der das Betriebsnetz der Gesellschaft ergänzenden Linie Gurahoncz-Jószashely—Nagy-Halmágy (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 75, 136 und 124 ex 1894), durch welchen die Gesellschaft ermächtigt wird, zum Behufe des Ausbaues dieser Linie ihr Actiencapital um 1,150.000 Gulden zu erhöhen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 2. November 1894 nach 59tägiger Fahrt mit 12 Passagieren und 2995 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe: 6900 kg Fischöl, 50.000 kg Coprah, 25.690 kg Curiositäten, 1560 kg Bambus, 800 kg Wachs; aus Shanghai: 8450 kg Häute (für Venedig), 2200 kg Seide, 2190 kg Thee, 600 kg Unschlitt, 1440 kg Federn; aus Hongkong: 9135 kg Seide (für Venedig), 84.005 kg Quassia (hievon 12.255 kg für Venedig), 609 kg Matten, 4445 kg Thee, 480 kg Curiositäten, 3600 kg Rohr; aus Toochors: 1995 kg Thee; aus Canton: 4600 kg Seide; aus Singapore: 61.001 kg Pfeffer (hievon 15.225 kg für Ancona), 32.226 kg Kaffee (hievon 11.926 kg für Ancona), 104.037 kg Unschlitt (hievon 102.007 für Venedig), 101.600 kg Coprah, 76.125 kg Zinn; aus Batavia: 27.000 kg Kaffee, 25.000 kg Zinn, 75.120 kg Pfeffer; aus Penang: 25.200 kg Zinn, 10.150 kg Pfeffer, 1573 kg Tapioca; aus Colombo: 2920 kg Zimmt (hievon 1670 kg für Ancona und 1250 kg für Venedig), 203.362 kg Cocosnussöl (hievon 50.605 kg für Venedig), 245 kg Thee, 1590 kg Cocosnüsse; aus Calcuta: 27.760 kg Häute (hievon 2791 kg für Ancona), 753.467 kg Jutte (hievon 400.196 kg für Fiume und 172.093 kg für Venedig), 177.016 kg Ricinussamen (für Venedig), 10.251 kg Schellack, 5075 kg Ingwer, 2185 kg Thee, 59.175 kg Leinwand; aus Macassar: 29.891 kg Kaffee; aus Bombay: 66.381 kg Ricinussamen (für Venedig), 20.046 kg Spelt (hievon 8628 kg für Venedig), 15.886 kg Häute (hievon 5330 kg für Venedig), 393.495 kg Baumwolle, 356 kg Därme, 2537 kg Gummi, 222.335 kg Mirabellen, 10.150 kg Turtumelien, 17.763 kg Datteln, 7613 kg Ingwer, 4618 kg Galläpfel, 1523 kg Süssholzzucker; aus Aden: 8120 kg Kaffee, 1371 kg Glaswaaren (für Venedig); aus Suez: 9498 kg Gummi; aus Port-Said: 3 .656 kg Datteln, 720 kg Gummi, 900 kg Därme, 135.552 kg Kaffee (hievon 46.7. 7 kg für Fiume), 18.500 kg Baumwolle (für Fiume) und 4250 kg Häute (für Volo). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,434.488 fl. ö. W.

„Adria", kgl. Ung. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Geschäftsthätigkeit im Jahre 1894.) Der Jahresausweis der „Adria" über ihre geschäftliche Thätigkeit im Jahre 1894 weist ein fortschreitendes Prosperiren dieser Schiffahrts-Unternehmung nach. Anfangs 1894 ist ein neuer grosser Dampfer von 3400 Tons Tragfähigkeit in Dienst gestellt worden, womit die Flotte der „Adria" den vorgesehenen Stand von 25 Dampfern erreicht hat. Auch im verflossenen Jahre hat die „Adria" ihren verschiedenen Verkehren weitere Ausdehnung gegeben und im Verbandsverkehre mit dem „Norddeutschen Lloyd" und der italienischen Schiffahrts-Gesellschaft „Veloce", via Genua im directen Anschlusse an die Mittelmeerlinie, neue Umschiffungsverträge nach New-York einerseits und den La Plata-Staaten andererseits abgeschlossen, welche bei den Vortheilen directer Connossements und billigster Frachten nunmehr die kürzeste Route nach und von den genannten Relationen herstellen. Die verschiedenen Verbandsverträge mit den bedeutendsten Schiffahrts-Gesellschaften des Auslandes und dem „Oesterreichischen Lloyd" in Triest, welche im Jahre 1893 geschlossen wurden, sind theilweise erweitert und auch für 1894 in Geltung geblieben, und wurde durch dieselben den Bedürfnissen des ungarischen Handels in ausgedehntestem Masse Rechnung getragen. Die im Jahre 1894 im Vereine mit dem „Oesterreichischen Lloyd" in Triest durchgeführte Vermehrung von vier Reisen im Brasildienste hat sich bewährt. Im abgelaufenen Jahre wurden durch die Dampfer der „Adria" 603 Reisen gegen 466 im Jahre 1893 vollführt, und betrug die Gesammt-Tonnenanzahl der transportirten Güter 599.686 t gegen 485.488 t im Jahre 1893, was einer Steigerung des Verkehres um nahezu 24 Percent entspricht. Am Gesammtverkehr participirt der Import mit 81.854 t gegen 68.908 im Jahre 1893, der Export mit 212.878 t gegen 185.174 t im Vorjahre, und der Zwischenhafenverkehr mit 304.954 t gegen 231.406 t im Jahre 1893. Von besonderen und wichtigeren Importartikeln hat die Agrumeneinfuhr um 3082 t zugenommen und die hohe Ziffer von 7088 t erreicht. Der Weinimport hat eine Vermehrung von 8015 t gegen 1893 aufzuweisen und betrug im Ganzen 29.625 t. In den Haupt-Exportartikeln ist die Ausfuhr von Dauben um 10.048 t auf 25.637 t, von Holz um 13.911 t auf 46.065 t, von Mehl um 5583 t auf 66.077 t und von Getreide um 1188 t auf 16.595 t gestiegen, während Oakextract (Tannin) um 1078 t weniger (9637 t Gesammtexport an Oakextract 1893) als im Jahre 1893 ausgeführt wurde. Von grösseren Havarien ist die Flotte der „Adria" im abgelaufenen Jahre verschont geblieben. Drei Dampfer der „Adria" hatten im Laufe 1894 Gelegenheit, fremden Schiffen ausgiebige Hilfe zu leisten und Schiffe und Mannschaften, welche sonst verloren gewesen wären, zu retten.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 14. bis zum 20. Jänner.

Adriatischer Dienst.

15. Jänner, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
16. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän A. Mocole, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arhe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Rovigno, Lussinpiccolo, Zara, Sehenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.
17. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
18. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Tihisco", Capitän V. Cosciancich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuova (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
19. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Verona, nach Venedig.
20. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

15. Jänner, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Ceres", Capitän G. Burgstaller, nach Smyrna, mit Berührung von Finme, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.
16. „ nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Apollo", Capitän P. Berherovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Gióv. di Medna, Avlona, Santi Qnaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.
18. „ nm 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.
19. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän V. Guttmann, nach Constantinopel, mit Berührnng von Brindisi, Corfn, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna nnd Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineholi, Samsnn, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Gisela", Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bomhay, Colomho, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. Fehruar, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez nnd Aden. Anschluss in Bombay nach China nnd Japan bis Kohe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Wiener Verbindungsbahn. (Erwerbung des ausschliesslichen Eigenthumes durch den Staat.) In Ausführung der Bestimmungen des Art. II des Gesetzes vom 30. Mai 1889, R.-G.-Bl. Nr. 88, ist der bisher noch der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gehörige Ein-Sechstel-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn und hiemit alle Antheile an dieser Bahnlinie in das Eigenthum des Staates mit der Wirksamkeit ab 1. Jänner übergegangen. Mit Genehmigung des Handelsministeriums wurde die Wiener Verbindungsbahn als Staatsbahnstrecke Matzleinsdorf—Praterstern dem Bezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien zugewiesen. Die Betriebsführung auf dieser 6·136 km langen Bahnstrecke erfolgt bis auf Weiteres noch durch die beiden anschliessenden Privatbahnen (k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach den derzeit bestehenden Vereinbarungen.

[H.-M.-Z. 39.056 ex 1894.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 8. Jänner bei der Firma:

„Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn"

Franz Graf Gourcy-Droitaumont über Ableben gelöscht, dagegen Dr. Carl Ritter von Feistmantel, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 13·86 km lange Strecke Dinkelscherben—Thannhausen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Oesterreichisch-russischer Personenverkehr. Im Verkehre zwischen Wien K.F.N.B. und Warschau, Moskau, Kiew und Petersburg bestehen gegenwärtig die nachstehenden hauptsächlichen Zugsverbindungen:

An den Schnellzug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nr. 3/1433/1533 (ab Wien 10 Uhr Nachts) schliesst in Granica ein Schnellzug nach Warschau an, welcher dortselbst um 5 Uhr 47 Min. Nachmittags (Petersburger Zeit), sonach nach einer Gesammtfahrzeit von 18 St. 46 M., gegen eine Fahrzeit von 20 St. 41 M. im Vorjahre, eintrifft. Die Fahrzeit des Wien um 7 U. 15 M. Abds. verlassenden Personenzuges Nr. 17/1417/1517 beträgt bis Warschau 26 St. 31 M., gegen 26 St. 36 M. im Vorjahre. In der Gegenrichtung verkehrt der Schnellzug in 18 St. 44 M., gegen gegen 20 St. 44 M. im Vorjahre, und der Personenzug in 24 St. 22 M., gegen 33 St. 49 M. im Vorjahre.

Auf der Warschau-Terespoler und Moskau-Brester Eisenbahn wurde zwischen Warschau—Brest—Terespol während der Winterperiode 1894/95 das erstemal die Schnellzugsverbindung mit den Schnellzügen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1/1401/1521 und 1522/1402/2 hergestellt, und beträgt die Fahrtdauer des Wien um 12 U. Mittags verlassenden Schnellzuges bis Moskau 53 St. 49 M., gegen 67 St. 59 M. der gleichen Periode des Vorjahres. In der Gegenrichtung beträgt die Fahrtdauer des in Wien um 4 U. 10 M. Nachm. eintreffenden Schnellzuges von Moskau 52 St. 1 M., gegen 68 St. 10 M. im Vorjahre. Die Zugsverbindungen zwischen Wien und Petersburg via Granica, sowie zwischen Wien—Kiew und Odessa via Krakau haben gegen das Vorjahr keine wesentliche Aenderung erlitten.

Es ist sonach im Ganzen eine wesentliche Verbesserung im österreichisch-russischen Personenverkehre zu constatiren.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Zu Beginn der am 7. Jänner abgehaltenen Versammlung resumirte der Vorsitzende Civilingenieur E. A. Ziffer die in das neue Localbahngesetz aufgenommenen besonderen Begünstigungen, Zugeständnisse und werthvollen Erleichterungen, und wurde dessen Antrag, dem um das Zustandekommen dieses höchst wichtigen Gesetzes hochverdienten Handelsminister Grafen Wurmbrand, sowie den ihn unterstützenden Functionären, den Referenten beider Häuser und den Abgeordneten Kaftan und Popper den Dank des Vereines auszusprechen, unter lebhaftem Beifall einmüthig zum Beschlusse erhoben.

Sodann hielt der beh. aut. Bauingenieur Emanuel Rindl einen Vortrag über den Projectsvorgang bei Bahnen niederer Ordnung. Dieses Thema, welches auch in weiteren Kreisen lebhaftes Interesse erweckt, erhielt schon im Hinblicke auf die demnächst zu erlassenden Durchführungsvorschriften zum neuen Localbahngesetze actuelle Bedeutung. Der Vortragende bekundete eine vollständige Beherrschung des gesammten Stoffes, den er mit besonderer Berücksichtigung der einschlägigen, in Ungarn und Preussen geltenden Bestimmungen von verschiedenen Gesichtspunkten aus beleuchtete. Vor Allem betonte er die Nothwendigkeit, in den Durchführungsvorschriften alle unter den Begriff „Bahnen niederer Ordnung" fallenden Bahnkategorien zu unterscheiden und speciell bei Bahnen von ganz geringer Bedeutung jener Verwaltungsbehörde den massgebenden Einfluss zuzugestehen, in deren Wirkungskreis die Bahn fällt. Grosses Gewicht legte Redner auf die Art und Weise, sowie auf den Umfang, in dem die betreffenden Projecte zu verfassen wären, wobei er auf die einzelnen Phasen der verschiedenen Abstufungen hinwies und hervorhob, dass in der entgegenkommenden Haltung der Behörden bei der Handhabung der Durchführungsvorschriften jedenfalls der Schwerpunkt liege. Bezüglich der möglichst zweckmässigen, raschen und ökonomischen Beschaffung des Projectes äusserte sich Ingenieur Rindl dahin, dass in dieser Frage, entgegen dem Projectsvorgange bei Bahnen höherer Ordnung, ein ungleich grösserer Spielraum offen stehe und die im Interesse eines baldigen Zustandekommens der Bahn einzuschlagenden Massnahmen in erster Reihe von dem subjectiven Ermessen des Projectanten abhängen. Ueber Anregung des Vortragenden wurde hierauf ein fünfgliederiges Comité gewählt, welches sich mit der Frage, betreffend die Durchführungsvorschriften für die Vorbereitung von Bahnen niederer Ordnung, insbesondere auch für die Aufstellung und amtliche Behandlung der einschlägigen technischen Operate zu befassen und hierüber Vorschläge zu erstatten hätte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 10. Jänner 1895 herausgegebene IV. Stück enthält unter

Nr. 805: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 4. Jänner 1895, Z. 15.938, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Hermagor als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 11. Jänner 1895 herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 806: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Jänner 1895, Z. 3.538 ex 1894, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Districte Dorohoi in Rumänien nach der Bukowina.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 12. Jänner 1895 herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 807: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 6. Jänner 1895, Z. 94.587 ex 1894, betreffend die Gebühren für die Beschau der zur Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche bestimmten Viehpartien.

Nr. 808: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Jänner 1895, Z. 985, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem Verkehrsdirector der Oesterr. Staatsbahnen, Hofrath Carl Wessely, sowie dem Betriebsdirector der Oesterr. Staatsbahnen in Prag, Regierungsrath Josef Reichert aus Anlass der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung für ihre vieljährige vorzügliche Dienstleistung bekanntgegeben werde.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat December 1894.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	392·05	339·77	116·02	616·—	299·90	777·11	277·44	799·57
Roggen	358·26	1059·10	649·53	767·83	188·40	609·26	—	797·66
Gerste	779·71	1171·08	828·06	1122·73	2480·76	4341·75	1133·10	5689·41
Hafer	778·81	—	263·26	515·55	84·98	104·12	—	189·10
Erbsen	310·58	302·23	100·98	511·83	724·71	301·67	79·74	946·64
Bohnen	135·87	901·21	201·21	835·87	40·06	11·70	14·31	37·55
Raps	86·43	267·73	121·93	232·23	—	100·91	—	100·91
Wicken	107·03	99·17	—	206·20	57·45	—	—	57·45
Leinsaat	229·90	—	—	229·90	—	—	—	—
Rübensamen	454·—	100·27	—	554·27	—	—	—	—
Mohn	123·67	23·37	13·11	133·93	496·17	—	99·46	396·71
Klee	8·46	130·76	98·92	40·30	—	—	—	—
Senf	111·86	50·19	—	161·99	—	—	—	—
Diverse	6·14	187·69	40·80	153·03	101·42	—	—	101·42
Zusammen	3882·71	4632·77	2433·82	6081·66	4473·95	6246·52	1604·05	9116·42
Versicherungswerth ö.W. fl.	43.612	49.253	24.722	68.143	43.138	44.110	13.524	73.724
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	6	1	1	6	3	1	1	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	15.200	3.000	500	17.700	7.500	7.100	2.500	12.100
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	1	—	—	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.000	—	—	6.000	2.500	—	—	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	2.400	—	—	2.400	1.500	—	—	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 28 vom 8. März 1892 verlautbarten Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebühren-Crediten auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen werden hiemit dahin abgeändert, dass vom 1. Februar 1895 an die Verzugszinsen nicht mehr mit 6%, sondern mit 5% zu berechnen sind.

Wien, am 9. Jänner 1895. [40]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Frachtsätze für den Güterverkehr mit Bressonnaz-halte.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 ist die in den Tarifen:

Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893
„ „ 2, „ 1. „ 1893
„ „ 3, „ 1. November 1894
„ „ 4, „ 1. „ 1894

enthaltene Bemerkung wegen Anwendbarkeit der Frachtsätze für Bressonnaz-halte in der Weise abzuändern, dass an Stelle der aufgeführten Firma „Briod et fils“ die Firma „J. J. Hartmann, Müller“ zu setzen ist.

Wien, am 11. Jänner 1895. [41]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zu Tarif-Theil IIa, 1. Heft.

Zu Tarif-Theil IIa, 1. Heft, vom 1. Juni 1890, für den obgenannten Eisenbahnverband gelangt mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung des Titelblattes;
II. Aenderung der Eintheilung der Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband;
III. Aenderung des Vorwortes;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen der Ausnahmetarife;
V. Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Gütern in Eilfracht;
VI. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 21, Serie 2 und 3 (Holzzeugmasse etc.);
VII. Aufhebung des Abschnittes C (Tabellen zur Berechnung der Versicherungstaxen);
VIII. Lieferfrist-Tabelle;
IX. Aenderung des Kilometerzeigers.

Hiedurch werden folgende Frachtsätze des Haupttarifes aufgehoben, bezw. ersetzt:

1. Die Frachtsätze für Eilgut auf Seite 8 bis 81;
2. der vollständige Ausnahmetarif Nr. 1, Serie 1 und 2, auf Seite 103 bis 129, sowie die Frachtsätze für Eilgut des Ausnahmetarifes Nr. 31 (Serie 1, 3 und 4) auf Seite 337 bis 353;
3. die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21, Serie 2 und 3 (Holzzeugmasse etc.), für Hopfgarten und Wörgl auf Seite 276 bis 295.

Die bisherigen Frachtsätze, welche eine Erhöhung erfahren oder für welche kein Ersatz vorgesehen ist, bleiben jedoch noch bis 28. Februar 1895 in Geltung.

Zu diesem Nachtrage tritt gleichzeitig ein Anhang, die Coursdifferenzen enthaltend, in Kraft.

Exemplare des Nachtrages V sind zum Preise von 20 Hellern = 20 Centimes, Exemplare des Anhanges hiezu zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 14. Jänner 1895. [42]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostrauer Kohlenverkehr nach Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag IV.

Mit 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom 1. April 1889 giltigen Tarife für Sendungen mineralischer Kohlen, Coaks und Briquetts von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der im Betriebe der genannten Verwaltung stehenden Localbahnen zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige, theilweise ermässigte Frachtsätze ab allen Aufgabsstationen nach den Stationen der Localbahnen Bielitz-Kalwarya, Weisskirchen-Krasna, Wall.-Meseritsch—Wsetin und Troppau-Bennisch.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die hierseitige Verwaltung zu beziehen.

Wien, am 15. Jänner 1895. [43]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages XV zu den Gebührentarifen für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Februar 1895 tritt zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgütertransport etc. auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag XV in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem neue, besonders ermässigte Gebührentarife für den Güterverkehr auf der Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya, sowie eine auf sämmtliche Localbahnen bezügliche Declassification von denaturirtem Viehsalz bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, dann von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 10 kr. per Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 12. Jänner 1895. [44]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
168	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Krakau	Przemyśl	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bezug der Sendungen durch den Magistrat der kgl. Freistadt Przemyśl	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	35 kr.	28 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		
			Pflastersteine aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Buczacz	Stryj	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Bezug der Sendungen der Stadt Stryj zu Strassenbauzwecken unter der eigenen Adresse			31 kr.	24 kr.	7 kr.			
			Schotter aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Chodorów	Böhrka	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen			6 kr.	4 kr.	2 kr.			
			Schotter aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Bortniki	Böhrka				7 kr.	4 kr.	3 kr.			
169	K.k.St.B.		Kohle	Ossegg	Assling	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	86	78	8	Im Kartirungswege		
170	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Linz	Königgrätz		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 269		Im Kartirungswege		
					Reichenberg					257				
					Leitmeritz					234				
					Reichenau i. B.					244				
					Hohenelbe					285				
					Friedland i. B.					278				
					Aussig (A.T.E.)					250·5				
					Teplitz					245				
					Kaaden-Brunnersdorf					227·8				
					Karlsbad					243·7				
171	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Garne der Pos. G, 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Friedland a. d. Mohra	Olmütz (M.S.C.B.) transit	In jedem Gewichte bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	39·5 kr.	30 kr.	9·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
172	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Kapselscherben	Friedland i. B. und Raspenau-Liebwerda	Seidenberg transit *)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. — Aufladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Localtarif			Auflassung des fixen Portozuschlages zu den Frachtsätzen der S.N.D.V.B.	Im Kartirungswege		*) Nach dem Auslande
173	**Südbahn-Gesellschaft**		Pferde	Csaktornya	Cormons, Görz, Sagrado und Rubbia-Savogna	Bei Beförderung in vollen Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden, je nach der Anzahl der verladenen Pferde	Pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens 8·26		Im Kartirungswege		
				Videm-Gurkfeld						6·10				
				Sziszek						8·10				
				Zágráb						7·0 Kronen incl. ungar. Steuer				
174	**Kremsthalbahn**		Brennholz	allen Stationen		**Minimalfracht-Quantum von 200 Waggons à 10 Tonnen per Jahr** und Beförderungsdistanz von 30 km eines jeden Wagens	pro 1895	Ausnahmetarif VI	Verschieden	5 pCt.		Rückvergütung	Vorlage der Duplicat-Aufgabsfrachtbriefe bis Ende Jänner 1896	
175	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 1	Freudenthal		Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vorhezeichneten Verbandstarifes	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung neuer directer Tarifsätze, längstens bis Ende 1895	Ostdeutsch-Oesterreichische Verbandtarife	Pfg.	kr.	Jeweilige Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Breslau				29	17				
					Brieg				30	17				
					Glatz				30	17				
					Gleiwitz				17	9				
					Glogau				30	17				
					Habelschwerdt				29	17				
					Kattowitz				17	9				
					Leobschütz				17	9				
					Myslowitz				17	9				
					Neisse				35	17				
					Posen				29	17				
					Ratibor				17	9				
			Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandes, Tarif-Theil II, Heft 2		Altwasser				35	17				
					Dittersbach				34	17				
					Fellhammer				34	17				
					Frankenstein				36	17				
					Friedeberg a. Qu.				36	17				
					Friedland i. Schl.				35	17				
					Gottesberg				34	17				
					Jauer				36	17				
					Königsgelt				36	17				
					Liegnitz				34	17				
					Ober-Leschen				35	17				
					Striegau				36	17				
					Waldenburg ob. Bhf.				35	17				
					Waldenburg unt. Bhf.				35	17				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
176	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kohle aus dem Neuroder Reviere	Neurode	Rossitz (S.N.D.V.B.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif für die Beförderung niederschlesischer Kohle nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889, Nachtrag VIII vom 15. Jänner 1895	Kreuzer 37·7	35·7	2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
				Rubengrube					38·0	36·0	2			
				Wenzeslausgrube					39·2	37·2	2			
				Möhlten					36·9	34·9	2			
177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gewöhnliches Eilgut	Reichenberg (S.N.D.V.B. und Sächs. St.B.) oder vice versa	Teplitz	Aufgabe in beliebigen Mengen	Vom 20. Jänner 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Sächs.-Oesterr. Verbandstarif Theil II — Heft 5	Kreuzer 230·4	220	10·4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender, bezw. Empfänger lautenden Original-Aufgabsrecepisse oder Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel von Seiten einer der betheiligten Bahnverwaltungen tragen dürfen, bis längst. Ende Februar 1896	
					Brüx				266·4	250	16·4			
178	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schweissschlacken	Nürschan	Schönbrunn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Besteht kein directer Frachtsatz	82 kr.		Im Kartirungswege		
179	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Skalic-Boskovic	Mistelbach	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 88·0	76·0	8·0	Im Kartirungswege		
			Brennholz, bezw. für Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz bis 2·5 m Länge						78·8	56·0	22·8			Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
180	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Odrau	Standing	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Partei-organe	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 13	kr. 10·6	kr. 2·4	Im Kartirungswege		
				Fulnek					12·6	10·1	2·5			
				Wagstadt					6·7	4	2·7			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Standing	Odrau				11·7	9·3	2·4			
					Fulnek				11·3	8·8	2·5			
					Wagstadt				6·7	4	2·7			
181	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteinmehl	Prachovic (Station)	Aussig (St.E.G.)	In vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif „Theil II, Heft 1" vom 1. Juni 1888	53·9 kr.	26·9 kr.	27 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Organe und auf eigene Kosten zu besorgen
182	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Chamottesteine, Chamotteziegel, Mauerziegel, feuerfeste Ziegel, Chamottemörtel, Chamottemehl und Chamottespeise, ferner Thon, roh; b) feuerfester Thon; c) cylindrische Gasretorten aus Chamotte, Chamotterohre und Chamottemuffeln	Hallstadt (St.E.G.) loco	Steyr	Bei Frachtzahlung: ad a) und b) für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad c) für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer: ad a) 84·6 / ad b) u. c) 84·6		Im Kartirungswege		
					Rosenau					87·6 / 87·6				
					Waidhofen a. d. Ybbs					88·6 / 88·6				
					Hieflau					92·6 / 92·6				
					Eisenerz					93·6 / 93.6				
					Rottenmann					96·6 / 96·6				
					Knittelfeld					100·5 / 104·6				
					Zeltweg					102·5 / 105·6				
					Judenburg					102·5 / 105·6				
183	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonröhren und Chamottewaaren der Tarifclasse C; Thonerde der Tarifclasse C	Franzenshad transit (für Sendungen von Voitersreuth)	Weleslawin	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	38·3 kr. ö. W.	35·3 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
184	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C, ferner Eisenbahnschwellen	Prag (K.F.J.B.) transit (für Sendungen von Stationen der Strecke Nusle—St. Andrä-Wördern)	Aussig (Oe.N.W.B.)	Anfgabe in vollen Wagenladnngen: Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betbeiligten Verwaltungen, bezw. Tarif-Tbeil II — Heft 1 des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jnli 1894	Verschieden	25·1 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, babnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	
185	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Krakau transit	Nowosielitza Reichsgrenze	Frachtzablnng für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufgabe der Sendnngen mit directen von der Anfgabsstation entweder nach Rnssland oder nach Nowosielitza transit (Rnssland) lautenden Frachtbriefen, im letzteren Falle hat die Nenaufgabe der Transporte in der Grenzstation binnen 6 Wochen (42 Tage) stattzufinden. Die Abfertignng der Sendungen bat auf Grund der von der Versandtstation bis Nowosielitza (Bhf.), bezw. Znczka bestehenden directen Tarife zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	57·5 kr.		Im Rückvergütnngswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfubrsgebühr von Nowosielitza bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulations-Gebühr enthalten
				Oswięcim trs. (für oberschlesische Provenienz)						62·5 kr.				
186	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	**Berichtigung.** Der in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Jänner 1895, suh Pos. 17, ver'autbarte Frachtsatz für die Beförderung von Kohlen von Leohen Südbahn nach Neuberg (Hochöfen) ist von 32 Krenzern auf **22 Kreuzer** richtig zn stellen.											

Berichtigungen. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der Puhlication des Verordnungs-Blattes Nr. 144 ex 1894, Post 2359, in der Ruhrik „für die Transportstrecke von" soll es anstatt „Ahschnitt B—E" richtig „Abschnitt B—G" heissen.

In der Puhlication im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 22. December 1894, Post 2595, soll es bei dem Artikel Ziegel der Pos. Z richtig heissen: „der Pos. Z 1".

Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 12. Jänner l. J. sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen, und zwar:

Sub Post 136, Ruhrik „Besondere Bemerkungen" hat das 8. Wort in der letzten Zeile anstatt „Fortsetzung" richtig **„Festsetzung"** zu lauten.

Sub Post 137, Ruhrik „Besondere Bemerkungen" (Seite 107) hat es in der 6. Zeile von oben anstatt „österr.-ungar Bahnen", richtig **„österr. und ungar. Bahnen"** zu lauten.

Sub Post 142 hat es in der Ruhrik „für Artikel" und in der Ruhrik „Besondere Bemerkungen" anstatt „Tenderlocomotiven" richtig **„Locomotiven"** zu lauten.

Druckfehler-Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Puhlication im Verordnungs-Blatte Nr. 4 ex 1895, Post Nr. 78, hat es in der Ruhrik „für Artikel" in der 3. Zeile anstatt „Benzin und Petroleum" richtig **„Benzin aus Petroleum"** zu lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 19. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft".

Der Minister des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Firma Stern & Hafferl in Wien, als Concessionärin der Localbahn mit elektrischer Kraft von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft" mit dem Sitze in Gmunden ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Wien, am 28. December 1894, Z. 33.320. H.-M.-Z. 978 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze am rechten Donauufer in Linz zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Emil Pogorelec, Ingenieur in Linz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn vom Umschlagplatze am rechten Donauufer in Linz über Wilhering, Schönering, Alkoven und Raffelding zur Station Efferding der Localbahn Wels-Aschach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Jänner 1895. Z. 67.173 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Nürschan über Kladrau nach Mies mit einer Abzweigung von Kladrau nach Haid.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Janitschek, Bürgermeister der Stadt Mies, im Vereine mit Johann Mrasek, Bürgermeister der Stadt Kladrau, Anton Schuster, Bürgermeister der Stadt Neustadtl, und Dr. Adolf Korn, Bürgermeister in Nürschan, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Nürschan über Kladrau nach Mies mit einer Abzweigung von Kladrau nach Haid im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 1. Jänner 1895. Z. 64.560 ex 1894.

Ein neuer Eisenbahnschienennagel.

In Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Band 35, Seite 137 (Nr. 416), wird eine neue Art eines Eisenbahnschienennagels (D. R.-P. Nr. 77.783 der consolidirten Redenhütte zu Zabrze, O.-S.) dargestellt, und ist denselben Folgendes zu entnehmen:

Alle bisher bei dem Eisenbahnoberbaue mit hölzernen Querschwellen benützten Schienenhaken vermögen den verschiedenartigen Stössen und Angriffen, welchen sie beim Bahnbetriebe dauernd ausgesetzt sind, nicht zu widerstehen. Die unvermeidlich eintretende Lockerung verlangt eine beständige sorgfältige Ueberwachung, damit überall durch zeitweise wiederholtes Nachschlagen der Nägel den Schienen die nöthige Befestigung erhalten bleibe; diese Arbeit wird aber erfolglos, sobald das Nagelloch in der Schwelle durch öfteres Nachtreiben und Einbringen von Holzkeilen ausgenützt, bezw. zu sehr erweitert ist, um dem Nagel überhaupt noch einen Halt zu bieten. In diesem Falle muss zu zeitraubendem und kostspieligem Verschieben der Schwelle geschritten werden.

Man suchte diesem Uebelstande zunächst durch Vermehrung der Haftflächen zu begegnen, indem man den Nagelschaft sechs- oder achteckig gestaltete oder auch Rillen an demselben anbrachte. Aber auch hiedurch wird der Zweck nicht erreicht, weil sich die ganze Widerstandsfähigkeit gegen eine Lockerung nur auf die Contractivkraft des Holzes beschränkt, der Nagel selbst aber nicht thätig mitwirkt.

Der neue vierkantige und am unteren Ende zu einer Schneide ausgespitzte Schienennagel, wie er der consolidirten Redenhütte in Zabrze durch deutsches Reichspatent geschützt ist, beseitigt dagegen die erwähnten Mängel, indem er alle im Holze durch dessen Fasergewebe naturgemäss gebotenen Widerstandsmomente in vollständigster Weise ausnützt. Der Nagelschaft ist nämlich über die ganze Breite seiner vier Seitenflächen mit je einer Auskehlung versehen, welche zunächst eine Vergrösserung der Haftflächen in ausgedehnterem und vollkommenerem Masse bieten, als dies durch Vermehrung der Kantenzahl oder durch Anbringung von Rillen zu erreichen ist. Die Tiefe der Auskehlungen entspricht der Elasticität des Holzes, so dass letzteres selbst bei ganz trockenen Schwellen unmittelbar nach dem Einschlagen diese Vertiefungen vollkommen ausfüllt, dadurch das Functioniren des Widerhakens sichert und den Nagel in dem ihm ursprünglich angewiesenen Lager festhält.

Beim Einschlagen in die Schwellen durchschneidet der Nagel die Holzfaser vermittelst seiner scharfen Kanten und ermöglicht dadurch dem Holze, sich fester in die obere Hohlkehle einzulegen. Das Einschlagen der neuen Nägel ist erheblich leichter und rascher zu erzielen, als das der nach bisher üblicher Form gefertigten, weshalb in den Schwellen nur selten noch Sprünge und Risse durch diese Manipulation entstehen. Da auch die Nothwendigkeit des Nachschlagens fast ganz fortfällt, so bleibt die Brauckbarkeit des Holzmaterials an der Befestigungstelle viel länger erhalten.

Der alte Nagel hebt sich nach einmal bewirkter Lockerung leicht, ohne in seiner gleichmässigen weiteren Aufwärtsbewegung Unterbrechungen zu zeigen, während der Patentnagel dem Herausziehen einen sehr bedeutenden Widerstand entgegenstellt und hiebei seine Bewegung, im Gegensatze zu derjenigen des alten Nagels, eine Linie um Linie fortwährend unterbrochene und ruckweise bleibt, weil in der Richtung nach oben alle in die Auskehlungen eingedrückten Holztheile durch den schwalbenschwanzförmigen Ansatz zerrissen werden müssen. Wie beträchtlich der Unterschied der Widerstandsfähigkeit ist, geht aus nachstehenden Belastungzahlen hervor, welche sich beim Ausziehen einer Anzahl schon längere Zeit in den Schwellen befindlicher Nägel ergeben haben:

Normalnägel: 2300, 2300, 2450, 2500, 2500, 2600, 2700 kg⎫ Be-
Patentnägel: 3500, 3800, 4000, 4000, 4000, 4500, 5000 kg⎭ lastung

Es ergibt dies eine Vermehrung der Widerstandsfähigkeit um 85 Percent, wobei zu beachten ist, dass es sich bei diesen Versuchen nicht um die Feststellung der Widerstandsfähigkeit nach erfolgter Lockerung der Nägel gehandelt hat, welche, wie aus der obigen Ausführung erhellt, für den Patentnagel ein noch weit günstigeres Resultat ergeben muss.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Schieferdepot in Cilli.) Zur Deponirung von Schiefer wurde in der Station Cilli eine Hütte hergestellt.
[31. December 1894, Z. 71.225.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Erweiterung von Geleiseanlagen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 10. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde die Erweiterung der Geleiseanlagen in den Stationen Wuchern, Mahrenberg und Reifnig-Fresen genehmigt.
[4. Jänner, Z. 281.]

— (Geleiseanlage in Krumpendorf.) Das Project für die Verlängerung der Geleiseanlagen in den Station Krumpendorf und Umgestaltung des Handschrankens in km 125·465 in einen Zugschranken wurde genehmigt.
[24. December 1894, Z. 69.610]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurden in der Zeit vom 26. Juli bis zum 16. September 1894 fünf Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmte Secundär-Tenderlocomotiven der technisch-polizeilichen Prüfung mit günstigem Erfolge unterzogen. Sämmtliche fünf Locomotiven sind gleichartig nach den mit Handelsministerialerlass vom 21. Juli 1881, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen zum Theil in den Wiener Werkstätten, zum Theil in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erbaut. Dieselben tragen die Inventarnummern 9772, 9773, 9774, 9775 und 9776, sowie die Fabriksnummern 2403, 2404, 2405, 2406 und 3756. Die Kessel dieser Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Druckprobe anstandslos bestanden. Die fünf Maschinen besitzen jede im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben wagrechte aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist jede der fünf Locomotiven noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, einem Stück Injector nach Friedmann A. E. Nr. 7 und einem Injector nach Anschütz-Schlu Nr. 7, einem gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb, Vacuumbremse, auf vier Räder wirkend, combinirt mit Spindelbremse, Pulsometerwechsel, Dampfheizeinrichtung und einer Signalglocke. Die Spurweite ist normal, und das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven im ausgerüsteten Zustande beträgt 29·5 Tonnen. Die Probefahrten fanden auf der 11·8 km langen Theilstrecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen

von Wien nach Purkersdorf statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 60, bezw. 65 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41·6, 42 und 45 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das äusserst günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen und Probefahrten wurden diese fünf Secundärzug-Tenderlocomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Localbahnlinien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 70.065 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Einrichtung von 43 Locomotiven und 302 Waggons mit Dampfheizung.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn beabsichtigte weitere Anbringung von Dampfheizeinrichtungen bei 43 Locomotiven und 217 Waggons, sowie von Dampfheizleitungen bei 85 Stück Waggons genehmigt. [Z. 69.383 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

15. Jänner. Gesammtverkehr auf der Strecke Miröschau—Nezvěstic wegen Schneeverwehung eingestellt, konnte erst mit Zug 705 wieder aufgenommen werden.

17. Jänner. In der Strecke Sadova-Dohalic—Smiřic wurde der Gesammtverkehr mit Zug 101 wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

17. Jänner. Auf der Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch—Wsetin wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Uj-Pest nach Rákospalota. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 139 vom 21. December 1894 u. ff. verlautbart die vom kgl. ungarischen Handelsminister mit Erlass vom 11. November 1894, Z. 81.688, ertheilte Concession zu Gunsten der Ungarischen Handelsbank im Vereine mit der Actiengesellschaft Ganz & Co., Eisengiesserei und Maschinenfabrik, als Rechtsnachfolger der Firma A. Bodenfer (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 37 ex 1894), als Projectanten einer von Budapest (V. Bezirk) ausgehenden, über Uj-Pest bis Rákospalota zu erbauenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 44 und 61 ex 1891, Vorconcession Post 3, Nr. 131 und 113 ex 1890). Die Trasse der nunmehr concessionirten Linie wird von einem geeigneten Punkte der Budapester Ringstrasse aus durch die Lehelgasse und weiterhin nach Kreuzung der Budapester Ringbahn bei Profil 58/59 nächst der Station Angyalföld über Uj-Pest bis Rákospalota als Hauptlinie führen, von welcher bei Profil 72/73 eine bis zur Donau führende, gleichfalls elektrisch zu betreibende Flügelbahn abzweigen wird. Das effective Gesammtbaucapital dieser beiden Linien ist mit 1,590.000 fl. bemessen. Dem mit der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung abgeschlossenen Vertrage zufolge ist die Bahn spätestens bis zum Jahre 1896 dem öffentlichen Betriebe zu übergeben. Die Linie wird ihre Fortsetzung durch eine von der zukünftigen Endstation Rákospalota bis Gödöllö führende, elektrisch betriebene Strasseneisenbahn finden.

Projectirte Localbahn Erdöszát—Nagy-Somkút. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 144 vom 2. December und Nr. 148 vom 12. December 1894 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes für eine in Fortsetzung der Linie Nagy-Károly—Erdöszát (vergl. Vorconcession Verordgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894) von Erdöszát aus nach Ueberbrückung des Szamosflusses bis Nagy-Somkút mit einer Spurweite von 0·76 m zu erbauende schmalspurige Localbahn. Das effective Baucapital dieser 17·5 km langen Linie, zu deren Oberbau per Currentmeter 13·75 kg schwere Stahlschienen zu verwenden sind, ist mit 610.000 fl., d. i. 34.857 fl. per Kilometer, bemessen. Concessionärin dieser Linie ist die Nagy-Károly—Somkúter Localbahn-Actiengesellschaft, deren früheres, mit 1,354.000 fl. bemessenes Actiencapital (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 125 ex 1893) mit Hinzurechnung des für den Bau der projectirten Linie Erdöszát—Nagy-Somkút zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät de dato Budapest vom 18. October 1894 genehmigten Nachtrages II zur Concessionsurkunde der Nagy-Károly—Nagy-Somkúter Localbahn-Actiengesellschaft sich um 610.000 fl. erhöht und in Folge dessen nunmehr 1,964.000 fl. beträgt (Erlass des kgl. ungarischen Handelsministers vom 12. November 1894, Z. 78.174). — Nebst der entsprechend zu erweiternden Ausgangsstation Erdöszát sind als Stationen für den gesammten Verkehr noch Puszta-Hidegkút und die Endstation Nagy-Somkút mit je 250 m Länge herzustellen und letztere auch als Wasserstation einzurichten, während an der currenten Strecke das Wächterhaus bei Kolczér als Haltestelle bestimmt ist.

Projectirte Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós. (Gesetzvorlage.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 147 vom 9. December 1894 verlautbart den Wortlaut der vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzvorlage, den Ausbau der vom Reichstagsabgeordneten Franz Bessenyei projectirten und vom Minister im eigenen Wirkungskreise concessionirten Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 7 [G.-A. XXXVI ex 1894]) betreffend. Das effective Baucapital für diese von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (Wien)—Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova und deren Linie Temesvár—Báziás abzweigende, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende, 611 km lange Linie ist mit 2,300.000 fl., d. i. mit 37.640 fl. per Kilometer, bemessen.

Als Stationen für den Gesammtverkehr sind einzurichten:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Temesvár-Józsefváros;
2. Uj-Bessenyö, 350 m lang;
3. Kis-Becskerek, 350 m lang;
4. Billéd, auch Wasserstation, 400 m lang;
5. Sándorháza, 350 m lang;
6. Lovrin, auch Wasserstation, 400 m lang;
7. Nagy-Ösz, 350 m lang;
8. die entsprechend zu erweiternde Endstation Nagy-Szent-Miklós.

Eisenbahnprojecte in Ungarn. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Localbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 10. December 1894, Z. 85.693, dem kgl. Rathe Wilhelm Gutmann de Gelse und dessen Brüdern Edmund, Ladislaus und Aladar Gutmann de Gelse und Consorten für folgendes Localbahnnetz, und zwar:
   a) eine von der Endstation Viljevo-Kapelna der Slavonischen Draubahn, d. i. der im eigenen Betriebe stehenden Localbahn Belišce—Viljevo-Kapelna abzweigende und diese über Moslavina und die Gemarkung der Gemeinde Čadjavica mit der bereits concessionirten Localbahn Szent-Lörincz (Comitat Baranya)—Szlatina—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 und 104 ex 1894) an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Linie verbindende;
   b) eventuell eine von der Station Viljevo-Kapelna abzweigende, über Prnac und die Gemarkung der Gemeinde Šemlaka die Linie Belišce—Viljevo-Kapelna in der Station Szlatina mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Flügelbahn Teresovac-Suhopolje—Szlatina der Linie Barcs—Pakrácz-Lipik verbindende;
   c) schliesslich eine von der Station Belišce-Kapelna ausgehende, die Linien a) [eventuell b)] über Valpovo, Ladimirevci, Satnica, Petrijevci, Josipovac und die Gemarkung der Gemeinde Rétfalu in der Station Eszék mit der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány verbindende schmalspurige Localbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. November 1894, Z. 87.461, der Eszéker Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb für eine von der Station Eszék der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány ausgehende und diese in der Station Belišce mit der im Eigenbetriebe stehenden Localbahn Belišce—Viljevo-Kapelna verbindende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Locomotivbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen:
Am 1. November die 40·74 km lange Strecke Osterode — Hohenstein in Ostpreussen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Osterode (bestehende Station), Kraplau (Haltestelle, 10·7 km), Geierswalde (Haltestelle, 22·8 km), Mühlen (Haltestelle, 30·5 km) und Hohenstein i. Ostpr. (bestehende Station, 40·74 km); die Verkehrsstellen dienen dem Gesammtverkehre;
ferner die 3·2 km lange Verbindungsbahn Haagen-Haspe — Heubing im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld ohne Zwischenstation für den öffentlichen Verkehr, und die 8·3 km lange Theilstrecke Königswusterhausen — Mittenwalde der vollspurigen Kleinbahn Königswusterhausen — Töpchin mit den Stationen und Entfernungen Schenkendorf (3·6 km) und Mittenwalde-Mark (8·3 km) für den öffentlichen Verkehr; in Königswusterhausen hat diese Kleinbahn Anschluss an die Bahnlinien des Directionsbezirkes Berlin; hinsichtlich des Ueberganges der Wagen hat die kgl. Eisenbahndirection zu Berlin im Sinne der §§ 7 und 8 des Vereins-Wagenübereinkommens die Haftpflicht übernommen.
Am 15. November die 13·1 km lange Nebenbahn Deutsch-Wette — Gross-Kunzendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau mit dem Bahnhofe Deutsch-Wette, der Haltestelle Bischofswalde (8·3 km) und dem Bahnhofe Gross-Kunzendorf für den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsstellen sind für den Gesammtverkehr mit Ausnahme der Abfertigung von Sprengstoffen eingerichtet;
ferner die 9·50 km lange Strecke Nimptsch — Gnadenfrei im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau mit dem Bahnhofe Nimptsch, der Haltestelle Neudorf (4·70 km) uud dem Bahnhofe Gnadenfrei (9·50 km) für den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsstellen sind für den Gesammtverkehr mit Ausnahme der Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen eingerichtet.

b) In Bayern:
Am 17. November die 10·29 km lange Localbahn Kellmünz — Babenhausen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Kellmünz (Station), Weiler b. K. (Halteplatz, 3·17 km), Winterrieden (Haltestelle, 7·93 km) und Babenhausen (Station, 10·29 km); der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4·5 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast auf die Achse, auf diese Localbahn übergehen. Für Güterabfertigung sind die Haltestelle Winterrieden und die Endstation Babenhausen eingerichtet, während der Halteplatz Weiler b. K. nur dem Personenverkehre dient; doch können auch an diesem Halteplatze während des Zugsaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur. Die Betriebsleitung hat ihren Sitz zunächst in Babenhausen und ist dem kgl. Oberbahnamte Kempten unterstellt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate November 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. November der Haltepunkt Niederbeisheim zwischen den Stationen Malsfeld und Oberbeisheim im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr; die Station Zembowitz im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art; der Haltepunkt Einfeld zwischen den Stationen Bordesholm und Neumünster im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Altona für den Personenverkehr: Reisegepäck wird nur nach diesem Haltepunkt abgefertigt; der Haltepunkt Altersbach zwischen den Stationen Stillerthor und Steinbach-Hallenberg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den Personenverkehr, sowie der Haltepunkt Schney zwischen den Stationen Ebersdorf und Lichtenfels der Werrabahn für den Personen- und Gepäckverkehr.

b) In Baden: Am 1. November die Station Obertsroth an der Murgthalbahn der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Leichen-, Vieh- und Fahrzeugeverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen.

c) In Hessen: Am 1. November die Station Arheilgen zwischen den Stationen Wischhausen und Darmstadt der Main-Neckarbahn für den Gesammtverkehr.

d) In Oldenburg: Am 1. November der Haltepunkt Buttersheide an der Strecke Borgstede — Bramloge der Vareler Nebenbahnen der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Personenverkehr.

Schweden. (Ausdehnung des Staatsbahnnetzes im Jahre 1893.) Die schwedischen Staatsbahnen eröffneten am 8. December 1893 die Nordlandsstrecke Hällnäs—Jörn (97 km) für den vorläufigen Betrieb. Damit umfasst das Staatsbahnnetz 2916 km, und zwar: die Stockholmer Verbindungsbahn vom Centralbahnhof nach Södermalm (3 km), die westliche Stammbahn von Stockholm-Südbahnhof nach Gothenburg (456 km) nebst den Zweigbahnen nach Södertelje (1 km), Hallsberg - Oerebro (25 km), Hallsberg—Motala—Mjölby (96 km) und Sköfde—Karlsborg (44 km), die südliche Stammbahn von Falköping nach Malmö (380 km), die nordwestliche Stammbahn von Laxa nach der norwegischen Grenze bei Charlottenberg (210 km) nebst der Zweigbahn Kil—Fryksta (3 km), die östliche Stammbahn von Katrineholm nach Nässjö (216 km), die nördliche Stammbahn von Stockholm-Centralbahnhof nach Ange (484 km) nebst den Zweigbahnen Karlberg—Värtan mit Anschluss nach Stockholm-Ostbahnhof (7 km), Kilafors—Stugsund (36 km) und Ljusdal—Hudiksvall (62 km), die Nordländische Querbahn von Sundsvall nach der norwegischen Grenze bei Storlien (363 km), die Nordlandsbahn von Bräke nach Jörn (487 km) nebst den Zweigbahnen Langsele—Solleftea (14 km) und Mellansel—Oernsköldsvik (29 km). In die Länge von 2916 km ist die 211 km lange Gellivarabahn, die für sich selbst betrieben wird, nicht inbegriffen. Für Betriebszwecke ist das zusammenhängende Netz in 6 Bezirke (Districte) eingetheilt; der erste umfasst die Linien Stockholm—Hallsberg nebst Zweigbahn nach Södertelge und Katrineholm-Nässjö (zusammen 417 km); der zweite die Linien Gothenburg—Oerebro, Falköping—Nässjö, Sköfde — Karlsborg und Hallsberg — Motala - Mjölby (536 km); der dritte die Linie Malmö—Nässje (268 km); der vierte die nordwestliche Stammbahn nebst Zweigbahn nach Fryksta (213 km); der fünfte die nördliche Stammbahn nebst Zweigbahnen nach Värtan und Stockholm-Ostbahnhof, sowie nach Stugsund und Hudiksvall (589 km); endlich der sechste die nordländische Querbahn und die Nordlandsbahn mit den Zweigbahnen nach Soleftea und Oensköldsvik (893 km). Die durchschnittliche Betriebslänge für das Netz belief sich 1893 auf 2825 km.

Amerika. (Bahnstatistik.) Vor Kurzem hat die Commission für den zwischenstaatlichen Handel in den Vereinigten Staaten eine vorerst nur approximative Uebersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in diesem Lande veröffentlicht. Der mit Ende Juni 1894 abschliessende Bericht umfasst die Bahnen von 570 Betriebsgesellschaften mit einer Länge von 149.559 englische Meilen oder 240.640 Kilometer, d. i. circa 85 pCt. des gesammten Bahnnetzes der Vereinigten Staaten. Die Roheinnahmen, welche auf diesen 149.559 Meilen Bahnen innerhalb des Geschäftsjahres erzielt wurden, betrugen 949,639.675 $, wovon 309,137.000 $ auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre, 617,598.498 $ auf die Ergebnisse des Frachtenverkehres und der Rest auf diverse Einnahmen entfallen. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 643,248.331 $, wonach sich eine Reineinnahme von 306,211.000 $ für die in diesem Berichte behandelten Bahnen ergab. Per englische Meile betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehre 2067 $, jene aus dem Frachtenverkehre 4132 $, die Gesammteinnahmen 6350 $; die Betriebsausgaben stellten sich per englische Meile auf 4302 $, sohin die bezüglichen Reineinnahmen auf 2048 $. Ein Vergleich dieser Ziffern mit jenen des vollständigen, definitiven Berichtes des Vorjahres ergibt eine Abnahme in den Einnahmen aus dem Personenverkehre um 53 $, aus dem Frachtenverkehre um 774 $, in den Gesammteinnahmen um 840 $, in den Betriebsausgaben um 574 $ und sohin in den Reineinnahmen um 266 $ per engl. Meile. Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden betrug 505,289.446, die Betriebsleistung 12.889,936.578 Personenmeilen. Die Zahl der beförderten Frachten betrug 571,955.942 t mit 70.426,344.965 Tonnenmeilen. Unter der Voraussetzung gleicher Verkehrsverhältnisse bei den noch nicht ausgewiesenen Bahnen würden sich diese Ziffern für die Gesammtheit aller Bahnen um etwa 14—15 pCt. erhöhen. Per Bahnmeile wurden im Geschäftsjahre 1894 86.253 Personenmeilen gegen 83.809 im Vorjahre geleistet; diese trotz der gedrückten Verhältnisse im allgemeinen Verkehre erhöhten Leistungen sind auf den in den Monaten Juli bis Ende October besonders lebhaften Besuch der Ausstellung in Chicago zurückzuführen. Die Anzahl der per Bahnmeile geleisteten Tonnenmeilen betrug 470.893 gegen 551.232 im Jahre

1893. Diese Abnahme im Güterverkehre wirkte umso mehr auf die Einnahmen, als auch eine Reduction der Tarife im Jahre 1894 eintrat. Die durchschnittlichen Einnahmen per Tonnenmeile betrugen 0·866 Cents gegen 0·878 Cents im Jahre 1893. Auch die Einnahmen per Personenmeile reducirten sich von 2·108 Cents im Jahre 1893 auf 1·976 Cents im Jahre 1894. Die Reineinnahmen per 306,210.774 $ sind um 44,555.863 $ niederer als im Jahre 1893, wo dieselben 350,766.607 $ betrugen. Wahrscheinlich dürfte sich für alle Bahnen der Vereinigten Staaten zusammen der Ausfall in den Reineinnahmen auf 50 Millionen Dollars belaufen. Die Summe der ausbezahlten Dividenden betrug 62,464.961 $ gegen 66,464.030 $ im Vorjahre. Werden diese ausgefolgten Dividenden, sowie die fixen Lasten des Anlagecapitals von den Reinneinnahmen abgezogen, so ergibt sich ein Deficit von 28,032.621 $, woraus hervorgeht, dass entweder ein Theil der Dividenden aus Ueberschüssen früherer Jahre geschöpft wurde oder dass zur Bestreitung dieser Leistungen schwebende Schulden aufgenommen worden sind. [„Railway News.“]

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate November 1894.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat soeben die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates November 1894 zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 12 amerikanische, 1 österreichischer, 21 englische, 3 dänische, 4 holländische, 12 französische, 3 deutsche, 7 italienische, 19 norwegische, 3 russische, 4 schwedische, zusammen 89. In dieser Zahl sind 3 vermisste Segelschiffe mit einbegriffen. Verlust an Dampfern: 2 amerikanische, 11 englische, 1 holländischer, 1 japanesischer, 3 norwegische, 1 spanischer, zusammen 19. In dieser Zahl sind 2 vermisste Dampfschiffe mit einbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 46, Zusammenstoss 4, Feuer 2, gescheitert 13, abandonnirt 9, condommirt 12, vermisst 3, zusammen 89; an Dampfern: Strandung 10, Zusammenstoss 3, Feuer 1, gescheitert 3, vermisst 2, zusammen 19.

Versuche in Betreff der Anwendung von Oel zur Beruhigung der See. Anfangs November 1894 herrschte im Schwarzen Meere ein orkanartiger Sturm aus Nordost, welcher auch leider zahlreiche Unfälle im Gefolge hatte. Der österr. Lloyddampfer „Castore“, Commandant P. Sussanich, war gerade mit einer Getreideladung auf der Fahrt von der Krim nach dem Bosporus begriffen und gerieth in Folge der schweren See in grosse Gefahr, zu deren Abwendung sich alle vom Schiffscommando in rührigster Weise ergriffenen Massregeln als vergeblich erwiesen. Da entschloss sich der Capitän, durch Anwendung von Oel die Beruhigung der Wellen zu versuchen. Der Versuch gelang vollkommen, und bestand das hiebei beobachtete Verfahren einfach darin, dass Säckchen mit ölgetränktem Werg ausgesetzt wurden. Der Lloyd-Verwaltungsrath beschloss, mit Rücksicht auf diesen Erfolg weitere Versuche anstellen zu lassen, welche im Falle des Gelingens die weitere Verbreitung dieses billigen und einfachen Mittels zur Beruhigung der Wellen sichern.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 21. November 1894 mit 24 Passagieren und 1114 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Fiume 16 Colli Alkohol; nach Port-Said 4 Colli Manufacte, 180 Colli Zucker, 1 Collo Schuhwaaren, 3 Colli Spiritus, 9 Colli Wein, 2 Colli Parfumerien, 54 Colli Esswaaren, 9460 Stück verschiedene Hölzer; nach Padang 75 Colli Bier; nach Bassorah 3 Colli Lampentheile; nach Samarang 40 Colli Erdwachs, 50 Colli Seife, 4 Colli Papier; nach Suez 3 Colli Manufacturwaaren, 24 Colli Esswaaren; nach Gedda 555 Colli Zucker, 42 Colli Esswaaren; nach Suakim 50 Colli Zucker; nach Aden 285 Colli Zucker, 7 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Lampentheile, 39 Colli Esswaaren, 20 Colli Oel, 2 Colli Mützen, 70 Colli Mehl, 6 Colli Tabak, 17 Colli Lederwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 21 Colli Glasperlen, 600 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 115 Colli Zucker, 10 Colli Alkohol; nach Hodeidah 4 Colli Garne; nach Zanzibar 100 Colli Mehl, 10 Colli Papier, 5 Colli Alkohol, 68 Colli Glasperlen; nach Mozambique 55 Colli Mehl; nach Mombassa 10 Colli Glasperlen; nach Bombay 19 Colli Holzwaaren, 216 Colli Metallwaaren, 12 Colli Mützen, 184 Colli Glasperlen, 232 Colli Glaswaaren, 81 Colli Manufacte, 6 Colli Musikinstrumente, 8 Colli Hanf, 98 Colli Baumwollwaaren, 879 Colli Papier, 25 Colli Spielkarten, 74 Colli Lampentheile, 1 Collo Lederwaaren, 8 Colli Spiritus, 5 Colli Erdwachs, 70 Colli Schafwollwaaren, 10 Colli Spielwaaren, 371 Colli Farben, 15 Colli Garne, 61 Colli Knöpfe, 49 Colli Kurzwaaren, 16 Colli Esswaaren, 95 Colli Seife; nach Bagdad 8 Colli Schafwollwaaren, 18 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Papier; nach Bassorah 80 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen, 68 Colli Papier, 6 Colli Manufacte, 3 Colli Farben, 4 Colli Kurzwaaren; nach Kurrachee 3 Colli Manufacte, 4 Colli Metallwaaren, 7 Colli Glasperlen, 9 Colli Garne; nach Colombo 15 Colli Papier, 19 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacte, 1680 Stück Bretter; nach Hobsonsbay 35 Colli Garne; nach Rangoon 44 Colli Metallwaaren, 10 Colli Baumwollwaaren, 28 Colli Papier; nach Madras 38 Colli Lampentheile, 131 Colli Papier, 12 Colli Metallwaaren, 24 Colli Glasperlen, 7 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Holzwaaren, 131 Colli Wein, 20 Colli Kurzwaaren; nach Penang 2 Colli Häute, 118 Colli Papier, 53 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Erdwachs; nach Calcutta 2 Colli Musikinstrumente, 37 Colli Manufacte, 2 Colli Porzellanwaaren, 65 Colli Garne, 4 Colli Hopfen, 15 Colli Knöpfe, 33 Colli Kurzwaaren, 26 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Lampentheile, 7 Colli Holzwaaren, 75 Colli Metallwaaren, 177 Colli Papier, 613 Colli Droguen, 53 Colli Wein, 53 Colli Esswaaren, 25 Colli Quecksilber, 200 Colli Glasperlen, 31 Colli Glaswaaren; nach Singapore 72 Colli Garne, 32 Colli Wein, 31 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Bier, 6 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Manufacte, 2 Colli Mützen, 45 Colli Glasperlen, 50 Colli Mehl, 155 Colli Papier; nach Bangkok 6 Colli Manufacte, 7 Colli Garne; nach Batavia 6 Colli Glasperlen, 40 Colli Mehl, 65 Colli Erdwachs, 16 Colli Garne, 6 Colli Manufacte; nach Samarang 23 Colli Papier, 3 Colli Manufacte, 50 Colli Erdwachs, 30 Colli Mehl; nach Saigon 30 Colli Papier; nach Soerabaya 1 Collo Baumwollwaaren, 287 Colli Erdwachs, 440 Colli Mehl, 20 Colli Garne, 2 Colli Manufacte, 5 Colli Kurzwaaren; nach Macassar 2 Colli Manufacte, 30 Colli Mehl; nach Hongkong 315 Colli Bier, 115 Colli Papier, 380 Colli Stahl, 6 Colli Kurzwaaren; nach Manila 2 Colli Schuhwaaren, 15 Colli Papier; nach Shanghai 42 Colli Seife, 8 Colli Knöpfe; nach Kobe 38 Colli Stahl; nach Yokohama 30 Colli Glasperlen. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 654.010 fl. ö. W.

Preussen. (Zur Durchführung der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe.) Die zwischen der k. k. österreichischen und der kgl. deutschen Regierung vereinbarte, am 1. April 1894 in Kraft getretene neue Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe ist in Preussen mit Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 18. Februar 1894 bekannt gemacht worden. Im Anschlusse hieran hat der Oberpräsident der Provinz Sachsen als Chef der preussischen Elbstrombauverwaltung unterm 31. März 1894 die nachstehende „Polizeiverordnung, betreffend die Aufhebung von Polizeiverordnungen, welche für den Geschäftsbereich der Elbstrombauverwaltung erlassen sind“, ergehen lassen:

Im Anschlusse an die vom Herrn Minister für Handel und Gewerbe unterm 18. Februar 1894 erlassene Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe wird hiedurch auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsammlung S. 195) verordnet, wie folgt:

1. Die Bekanntmachung vom 2. November 1845 (Amtsblatt S. 370), betreffend die Breite der Holzflösse;
2. die Polizeiverordnung vom 26. Juni 1872 (Amtsblatt S. 199 und 250), betreffend die Regelung des Betriebes der Kettenschleppschiffahrt und der Fähranstalten;
3. die Polizeiverordnung vom 6. November 1883 (Amtsblatt S. 334), betreffend den Schiffsverkehr an den Bagger- und Messungsstellen;
4. die Polizeiverordnung vom 7. December 1883 (Amtsblatt v. J. 1884, S. 24), betreffend die Belastung der kleinen Fahrzeuge;
5. die Polizeiverordnung vom 13. November 1884 (Amtsblatt S. 418), betreffend die Bemannung der Fahrzeuge;
6. die Polizeiverordnung vom 28. August 1886 (Amtsblatt S. 409), betreffend das Ankern in der Fahrstrasse der Kettenschiffahrt, soweit sich die Vorschriften auf die Elbe beziehen;
7. die Polizeiverordnung vom 5. October 1887 (Amtsblatt S. 129), betreffend die Bezeichnung des Tiefganges der Fahrzeuge;
8. die Polizeiverordnung vom 23. September 1889 (Amtsblatt S. 309), betreffend die Bemannung der Fahrzeuge — sind aufgehoben.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt hat als Elbstromamt unterm 26. November 1894 die nachstehende Bekanntmachung erlassen:

Nachdem die im Bau begriffene vierte Dresdener Elbbrücke ziemlich fertiggestellt ist und die Baugerüste aus dem Fahrwasser entfernt worden sind, wird die unterm 29. März 1893 erlassene Bekanntmachung hiedurch ausser Wirksamkeit gesetzt und elbstromamtswegen anderweit Folgendes verordnet:

1. Sämmtliche zu Thal fahrenden Schiffe und Flösse mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche oberhalb der Augustus-Brücke zu löschen beabsichtigen, haben behufs Uebernachtens zwischen Niederpoyritz und dem städtischen Wasserwerke oberhalb Antons beizulegen.
2. Ein Umhalten der Schiffe auf der Strecke zwischen der Albert-Brücke und der neuen Königin Carola-Brücke ist bei einem Wasserstande gleich oder höher als Null am Dresdener Pegel nicht gestattet.
3. Die sämmtlichen zu Thal fahrenden Frachtschiffe und Flösse haben das zweite Joch (Mitteljoch) der neuen Königin Carola-Brücke und das vierte Joch der Augustus-Brücke bei einem Wasserstande bis zu 0·5 m über Null am Dresdener Pegel, bei höherem Wasserstande jedoch das dritte Joch der letzteren zur Durchfahrt zu benützen. Die zu Thal fahrenden Personen- und Schleppdampfschiffe haben ebenfalls das Mitteljoch, die Kettendampfer das linksseitige erste Joch der neuen vierten Elbbrücke und das dritte Joch der Augustus-Brücke zu benützen.
4. Für die zu Berg fahrenden Schiffe wird das dritte Joch der Augustus-Brücke und das linksuferige erste Hauptjoch der neuen vierten Elbbrücke bestimmt.
5. Schleppzüge sind nur auf der Strecke zwischen Blasewitz und der Gerichtsstrasse zusammenzustellen.
6. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Anordnungen werden auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches, § 366, Absatz 10, mit Geld bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet werden.

Brasilien. (Gesetz über die Cabotage.) Laut amtlicher Mittheilung hat die brasilianische Regierung mit Decret vom 5. December 1894, Nr. 227 A, den Termin für die Inkrafttretung des Gesetzes vom 11. November 1892, Nr. 123, über die Küstenschiffahrt auf weitere zwei Jahre verlängert. Diese neuerliche Fristerstreckung erfolgte in der Absicht, den gegenwärtig noch im Cabotageverkehre stehenden ausländischen Schiffen zur Durchführung ihrer Nationalisirung Zeit zu lassen.

Verschiedene Mittheilungen.

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 24. December 1894).

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Bekeser Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Böhmische Westbahn. Actien vom Jahre 1861, ferner Silber- und Markprioritäten (verlost am 2. Juli 1894).

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Brasso (Kronstadt)-Haromszeker Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 24. Juli 1894).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. October 1894).

Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Juli 1894).

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (verlost am 24. Juli 1894).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lose (verlost am 2. Juli 1894).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. October 1894).

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Juli 1894).

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Juli 1894).

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. 6 pCt. Prioritätsactien (verlost am 30. Juni 1894).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten I. Em. und 5 pCt. Prioritäten II. und III. Em. (verlost am 1. October 1894).

Gross-Kikinda—Gross-Becskereker Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 7. Juni 1894).

Haraszti-Raczkever Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Holics-Gödinger Eisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Juli 1894).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1889, 4 pCt. Silberprioritäten und Goldprioritäten (verlost am 2. Juli 1894). — 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 1. October 1894).

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1·94).

Mährische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten.

Mori-Arco-Riva-Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Nyircgyhaza-Mateszalkaer Localbahn. Prioritätsactien (verlost am 24. Juli 1894).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Juli 1894).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien (verlost am 7. December 1894).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1883 (verlost am 2. Juli 1894).

Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Südbahn. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V und Z (verlost am 1. December 1894) und 5 pCt. Prioritäten der Serie B (verlost am 2. Juli 1894).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Szatmar-Nagybanya-Eisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Szilagysager Vicinalbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Prioritäten (verlost am 10. October 1894).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Ungarische Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen (verlost am 17. September 1894).

Ungarische Ostbahn. 5 pCt. Staatsobligationen vom Jahre 1876 (verlost am 2. Juli 1894).

Ungarische Staatseisenbahn. 4½ pCt. Silberanleihe (verlost am 1. October 1894).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Obligationen vom Jahre 1890 (verlost am 1. October 1894).

Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn. Prioritätsactien (verlost am 2. Juli 1894).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 2. Juli 1894).

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 2. Jänner 1895).

Wodňan-Prachatitz-Localbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1894).

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Jänner den Betriebsdirectoren der Oesterr. Staatsbahnen Anton Padiaur in Pilsen und Richard Graf in Innsbruck aus Anlass der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel eines Regierungsrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für bestimmte Artikel.

Mit 1. Februar 1895 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln (Mineralwasser, Tabak und Fette) zwischen ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit.

Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Gleichzeitig tritt ein Anhang zu diesem Tarife, Coursdifferenzen enthaltend, in Kraft, welche dermalen in doppeltem Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Hiedurch wird der Ausnahmetarif für Mineralwasser und Tabak des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. November 1891, aufgehoben, und zwar treten

a) die Frachtsätze für Tabak in Wagenladungen von 10.000 kg mit 30. April 1895,

b) die übrigen Frachtsätze mit 31. Jänner 1895

ausser Kraft.

Ferner wird der Ausnahmetarif Nr. XVII, enthalten im Theil II, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886, aufgehoben, und zwar treten

a) die Frachtsätze für Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Moha mit 31. Jänner 1895,

b) die Frachtsätze für die übrigen Stationen mit 30. April 1895

ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sammt Anhang sind zum Preise von 30 Kreuzern ö. W. bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1895. [45]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Der im Tariftheil II, Heft 1, des oberwähnten Verbandes, Seite 198, enthaltene Eilgutsatz im Verkehre zwischen Dresden-Altstadt und Neubidschow per 544 Pfennig pro 100 kg erhöht sich mit 5. Februar 1895 auf 644 Pfennig pro 100 kg. Der derzeit vierfach abzuziehende Coursunterschied sub B von 8 Pfennig pro 100 kg bleibt unverändert.

Wien, am 17. Jänner 1895. [46]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Gütertarife, Theil II, Heft 3.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 tritt zum Gütertarife, Theil II, Heft 3, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem die Einbeziehung der Station Au des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.) in den Ausnahmetarif 12/e (Roheisen etc.) und eine ab 1. März 1895 giltige Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12/b (Eisen- und Stahlwaaren etc.).

Exemplare des Nachtrages III sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von Mk. 0·10 = 6 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 15. Jänner 1895. [47]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn.

Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 9. December 1894, Z. 61.030, werden vom 1. Jänner 1895 angefangen für den Uebergang der Güter in den Stationen Ischl und Salzburg auf die Linien der Salzkammergut-Localbahn und umgekehrt zu den in dem § 63 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom Jahre 1893 festgesetzten reglementarischen Lieferfristen nachfolgende Zuschlagsfristen in Anwendung gebracht:

für Eilgüter . . . . . . 12 Stunden
für Frachtgüter . . . . . 24 Stunden.

Salzburg, am 16. Jänner 1895. [48]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband ist der auf Seite 11 sub Pos. 15/I enthaltene Frachtsatz für Zucker ab Vulka-Pordány nach Triest von 258 auf **261** Heller zu berichtigen.

Wien, am 14. Jänner 1895. [49]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Einführung eines Kartirungsfrachtsatzes von Panka, Station der Bukowinaer Localbahnen, nach Wien (St. Marx).

Druckfehler-Berichtigung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 29. December 1894, Seite 2695 (fortlaufende Nr. 970), enthaltenen Kundmachung hat es in der 7. Zeile statt 777·5 kr. ö. W. richtig **775·5** kr. ö. W. zu lauten.

Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung.

In der in Nr. 7 vom 15. Jänner 1895 auf Seite 121 unter Post 39 erschienenen Kundmachung soll es im zweiten Absatze anstatt 2 Kreuzer richtig „**2 Kronen**" heissen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Neue Local-Gütertarife für die schmalspurigen Eisenbahnen.) Mit 1. Jänner sind für die schmalspurigen Eisenbahnen:

Grünstädtel — Oberrittersgrün,
Hainsberg — Kipsdorf,
Klotzsche — Königsbrück,
Müglitzthal-Eisenbahn (Mügeln b. Pirna — Geising Altenberg),
Mülsengrund-Eisenbahn (Mosel — Ortmannsdorf),
Potschappel Wilsdruff,
Pressnitzthal-Eisenbahn (Wolkenstein — Jöhstadt),
Radebeul — Radeburg,
Wilischthal - Eisenbahn (Wilischthal — Ehrenfriedersdorf nebst Zweiglinie Oberherold — Thum),
Zittau — Markersdorf und
Zittau — Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf — Jonsdorf

unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Local-Gütertarife für diese Schmalspurbahnen neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen und lebenden Thieren in Kraft getreten.

Aus diesen Tarifen ist insbesondere hervorzuheben:

A. Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen.

Die Verwaltung der schmalspurigen Eisenbahn . . . . übernimmt auf Grund der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den für die normalspurigen Sächsischen Staatseisenbahnen jeweilig geltenden allgemeinen und besonderen Bestimmungen die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren (einschliesslich Pferden) und Fahrzeugen, insoweit sie sich zur Beförderung auf der Schmalspurbahn eignen und namentlich mit folgenden Beschränkungen:

Zu § 42.

Die Beförderung von Leichen im Uebergangsverkehre nach und von der Hauptbahn erfolgt nur, wenn die Umladung von den Begleitern besorgt wird.

Zu §§ 44—46.

Auf der Schmalspurbahn werden wilde Thiere überhaupt nicht und Vieh in Wagenladungen nur insoweit zur Beförderung angenommen, als sich die vorhandenen Wagen und Verladeeinrichtungen hiezu eignen und die Umladung der von und nach Stationen der Hauptbahn zur Beförderung kommenden Sendungen von den Viehbegleitern besorgt wird. Vieh ohne Begleitung wird nicht zugelassen. Gestellung besonders eingerichteter Stallungswagen findet nicht statt.

Zu § 49.

Bei den Verkehrsstellen . . . . sind Güter ausgeschlossen, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

Ausserdem dürfen Güter nach diesen Verkehrsstellen nicht bahnlagernd gestellt werden.

Ferner kann für alle Güter dahin Francatur verlangt werden, und werden von da abgehende Güter nur ohne Nachnahmebelastung und nur unfrankirt angenommen, insoweit nicht für gewisse Artikel Francaturzwang besteht.

Zu § 50.

Ausgeschlossen von der Beförderung sind alle in der Anlage B der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter lfdr. Nr. XXXVI aufgeführten explodirbaren Gegenstände, ferner untheilbare Lasten (z. B. Dampfkessel), zu deren Beförderung die Wagen der Schmalspurbahn nicht die erforderliche Tragkraft haben oder sonst ungeeignet sind.

Unverpackte Güter, deren Umladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist, z. B. loses Topfgeschirr, Glas, Stroh und Heu, können auf der Schmalspurbahn im Uebergangsverkehre nach der Hauptbahn zurückgewiesen werden, auch ist die Staatseisenbahnverwaltung berechtigt, solche anderwärts nach der Schmalspurbahn aufgegebene Güter den Adressaten auf der Uebergangsstation der Schmalspurbahn zur Verfügung zu stellen.

Die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen, sowie von Fahrzeugen, die nach den für die Hauptbahn giltigen Bestimmungen bei der Gepäcksabfertigung aufgegeben werden, ist ausgeschlossen; Fahrzeuge, für welche die Fracht nach den Bestimmungen des Güterverkehrs zu berechnen ist, werden dagegen insoweit zur Beförderung angenommen, als sich die Wagen der Schmalspurbahn hiezu eignen.

Zu §§ 51, 52 und 56.

Eilfrachtbriefe begründen für die schmalspurige Bahn keine anderen Ansprüche auf Annahme, Abfertigung, Beförderung und Auslieferung wie für gewöhnliches Frachtgut.

Zu § 63.

Die Lieferfrist für Güter aller Art auf der Schmalspurbahn ist die nämliche wie auf der Hauptbahn für gleiche Entfernungen.*)

Im Uebergangsverkehre ist die Lieferfrist nach der Gesammtentfernung zu ermitteln, mit der Massgabe, dass für Wagenladungen wegen der nöthigen Umladung die Frist um einen Tag verlängert wird und die Lieferfrist wärend der Sonn- und Feiertage ruht, falls aus ihrem Anlass das Umladen Aufschub erleidet.

Zu §§ 66 und 68.

Wegen Avisirung und Zuführung der Eilgüter wird auf die Ausnahmebestimmung zu § 56 verwiesen.

B. Allgemeine Tarifvorschriften.

Für den Verkehr auf der Schmalspurbahn gelten die jeweilig für den Binnenverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen normaler Spur massgebenden allgemeinen Tarifvorschriften (Theile I und II) im Zusammenhange mit nachfolgenden Sonderbestimmungen:

1. Die Fracht für Güter mit Eilfrachtbrief ist die gleiche wie für Güter mit gewöhnlichem Frachtbriefe.

2. Für jede Frachtbriefsendung werden mindest erhoben:

a) im Binnenverkehre der Schmalspurbahn
0·30 Mark;

b) im Uebergangsverkehre in Verbindung mit der Fracht für die normalspurigen Linien der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen
0·50 Mark für Sendungen mit Eilfrachtbrief,
0·30 „ „ „ „ gewöhnl. Frachtbriefe;

c) im Uebergangsverkehre mit Stationen aussersächsischer Eisenbahnen
0·10 Mark.

3. Der Frachtberechnung für Güter in Wagenladungen wird ein Gewicht von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 5000 kg beträgt.

An die Stelle der allgemeinen Wagenladungsclasse B mit der Nebenclasse A^1 tritt die allgemeine Wagenladungsclasse A der Schmalspurbahn.

An die Stelle der Nebenclasse

A^2 für Güter des Specialtarifes I tritt der Specialtarif I der Schmalspurbahn;

A^2 für Güter des Specialtarifes II tritt der Specialtarif II der Schmalspurbahn;

Specialtarif II für die Güter des Specialtarifes III tritt der Specialtarif III der Schmalspurbahn.

4. Die Absender können die Stellung anderer Wagen als solcher von 5000 kg Ladegewicht nicht beanspruchen.

5. Die Frachtberechnung erfolgt:

a) im Binnenverkehre der Schmalspurbahn auf Grund der Kilometer und Tarife unter C Ia und II,

b) im Uebergangsverkehre nach und von der Hauptbahn auf Grund der Kilometer und Tarife unter C Ib und II in Verbindung mit den Tarifen der Uebergangsstation.

---

*) Anmerkung. Dieselbe beträgt:

a) für Eilgüter
1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag
2. Transportfrist für je angefangene 300 Kilometer . 1 „

b) für Frachtgüter
1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage
2. Transportfrist bis zu einer Entfernung von 100 Kilometern . . . . 1 Tag
und für je angefangene weitere 200 Kilometer . . 1 „

Auch hiebei richtet sich die Berechnung der Frachten für die Schmalspurbahn nach der Beladung der Schmalspurbahnwagen, wobei indessen die Frachtsätze für Wagenladungen (vergl. Pkt. 3) nur insoweit angewendet werden, als sie sich billiger stellen als diejenigen für Stückgut (bei sperrigen Gütern mit dem tarifmässigen Zuschlage).

Insoweit Güter in abhebbaren Wagenkasten oder in normalspurigen Betriebsmitteln auf Rollschemeln befördert werden, wird die Fracht stets für das wirklich verladene Gewicht, zum mindesten jedoch für 5000 kg, auf Grund der betreffenden Wagenladungsclasse berechnet.

Im Uebrigen richtet sich die Berechnung der Fracht für die Hauptbahn im Uebergangsverkehre von der Schmalspurbahn nach der Umladung der Güter auf der Uebergangsstation.

6. Das Umladen der von der Hauptbahn kommenden oder auf diese übergehenden Güter erfolgt auf der Uebergangsstation ohne Berechnung von Umladekosten.

7. Ausnahmetarife bestehen auf der Schmalspurbahn für die in den besonderen Tarifvorschriften der Hauptbahn (Theil II B) genannten Hölzer u. s. w., sowie für Steinkohlen und Coaks u. s. w.

8. Die besonderen Tarifvorschriften der Hauptbahn in Betreff der Beförderung von Flüssigkeiten aller Art in Kessel- und anderen Gefässwagen, sowie von Milchsendungen leiden keine Anwendung.

9. Fahrzeuge, auf Güterwagen verladen, werden nach den Bestimmungen des Gütertarifs der Hauptbahn (Theil I unter B, § 22) behandelt.

Für die Beförderung von Leichen, sowie von lebenden Thieren gelten die Kilometertarifsätze der Hauptbahn mit der Massgabe, dass bei Wagenladungen lebender Thiere im Uebergangsverkehre nach und von der Hauptbahn Umkartirung in der Uebergangsstation eintritt. Die Frachtberechnung für Thiere in Käfigen, Körben, Kisten, Säcken und dergl. erfolgt nach den Bestimmungen des Gütertarifes, bezw., bei Aufgabe als Gepäck, des Gepäcktarifes.

Der Tarif für die zur Erhebung kommenden Nebengebühren, welcher jeweilig auf den kgl. sächsischen normalspurigen Bahnen gilt, findet auch auf der Schmalspurbahn Anwendung.

Grossh. Badische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Papier.) Am 1. Jänner 1895 trat für die Beförderung von Papier aller Art aus der Schweiz in Ladungen von 5000 und 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen von den Stationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut nach Mannheim mit der Bestimmung nach dem Zollausland ein Ausnahmetarif in der Höhe der Frachtsätze der Classe A2 und des Specialtarifes I in Kraft. Die Frachtsätze werden im Rückvergütungswege gewährt, und sind für die Anwendung derselben die Bestimmungen des § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I massgebend. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1./13. April 1893. (Einführung des Nachtrages II.) Vom (3. Jänner alten) 15. Jänner neuen Stils ab trat der II. Nachtrag in Kraft, der Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen Sasowo, Spassk, Narowtschat, Saransk, Alatyr, Schichrany, Swiaschsh und Kasan der Moskau-Kasaner Bahn, für die gleichfalls in den Tarif neu einbezogenen Stationen der Strecke Latschinowa — Woronesch, Kruty — Pirjatin, Kruty — Tschernigow, Konotop - Pirsgowka, Korenewo — Rylsk und Korenewo — Sudscha der Kiew-Woronescher Eisenbahn, sowie Berichtigungen enthält. Druckstücke des fraglichen Nachtrages sind bei den Verbandsstationen zu haben.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Anwendung der Verbandsbestimmungen auf den Verkehr mit der Schweiz.) Die im Nachtrag III enthaltenen Ergänzungen des Haupttarifes finden nunmehr auch für den sich über Frankreich bewegenden Verkehr mit der Schweiz Anwendung.

Nur die Ergänzung der Verbandsbestimmungen zu § 41, betreffend die Beförderung von Gold- und Silberbarren, Kunstgegenständen und dergleichen, ist auch ferner für den bezeichneten Verkehr nicht giltig. Die Güterabfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
187	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- und Materialgegenstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, sofern dieselben für deren Rechnung befördert werden, und zwar: a) Extrahölzer und Brückenhölzer; b) Eisenbahnschwellen, hölzerne	Oswięcim	Troppau (K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Erscheinen der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtdocumenten als Aufgeberin und Empfängerin	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	a) 29·4 kr. b) 22·8 kr.	26 kr. 21 kr.	3·4 kr. 1·8 kr.	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
188	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der allgemeinen Wagenladungs-Classe B	Triest und Fiume (und umgekehrt)	Bayreuth	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des Südösterr.-Ungarisch-Deutschen Gütertarifes zur Expedition gelangen	Vom 1. Februar 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Südösterr.-Ungarisch-Deutscher Gütertarif vom 1. December 1888	40·—	36·97	3·03	Im Kartirungswege		
					Nürnberg C.B.				48·40	44·13	4·27			
					Nürnberg O.B.				48·15	44·13	4·02			
					Fürth				49·01	44·95	4·06			
					Hof				44·40	39·87	4·53			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					
189	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Raffinadzucker als Frachtgut	Brüx (A.T.E.) (via Komotau)	a) Eger (B.E.B.) b) Franzensbad (B.E.B.) c) Tirschnitz	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen, Theil II des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	ad a) 103 Heller ad b) 103 Heller ad c) *)	91 Heller	ad a) 12 Heller ad b) 12 Heller ad c) —	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und bis längstens Ende Jänner 1896 bei der B.E.B. vorzulegen sind. Dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. *) ad c) besteht im genannten Anhange für Raffinadzucker kein directer Frachtsatz
190	K.k.St.B.	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 6. December 1894, Posit. 2220/4 auf Seite 2388 publicirten „Besonderen Bemerkungen ad I—V“ sind rücksichtlich der Frachtberechnung für die in Wien reexpedirten, sowie für die in Prag oder Lieben aufgegebenen Spiritussendungen durch nachstehenden im Punkte 2, alinea 5 nach den Worten: „diese Frachtbegünstigungen stets nur auf die thatsächlich benützten Transportstrecken angewendet werden“ einzuschaltenden Zusatz zu ergänzen: „Zur Erreichung der billigsten Fracht ist es daher in dem letztgenannten Falle erforderlich, für die betreffenden Sendungen in den bezüglichen Frachtbriefen an der hiefür vorgeschriebenen Stelle eine dementsprechende Kartirungsvorschrift (nicht etwa nur eine Transportwegvorschrift) anzugeben.“												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
191	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter und Schottersteine	Czernotin-Keltsch	Jablunka Rouschtka Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wsetin bestimmt sein; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	17·7 15·7 20·5	9 9 9	8·7 6·7 11·5	Im Kartirungswege		
192	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schwefelsäure, unreine (Kammersäure)	Hruschau Petrowitz	Piwniczna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen im Frachtbriefe als: „Schwefelsäure, unreine (Kammersäure), zur Düngerfabrikation" declarirt und an eine Kunstdünger-Fabrik adressirt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II—Heft I des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	kr. 83·1 77·2	kr. 58·9 55·4	kr. 24·2 21·8	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die für den gleichen Artikel in denselben Relationen im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1894, sub Pos. 2329, verlautbarten Frachtsätze aufgehoben
193	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen	Petroleum in beliebiger Verpackung	Triest S.B. und Fiume	Neumarkt-Tramin	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tirol-Küstenländischer Verkehr	120 Kreuzer 240 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	96 Kreuzer 192 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	24 Kreuzer 48 Heller	Im Kartirungswege		

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
114 vom 6. October 1894	1684		Talg	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Tritt mit 15. Februar 1895 ausser Wirksamkeit

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 22. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 14. Jänner 1895,*) betreffend Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe auf dem Bodensee.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten getroffenen Vereinbarungen werden in theilweiser Abänderung der Bestimmungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868, nachstehende Bestimmungen über die Beförderung von gefährlichen Stoffen auf dem Bodensee erlassen:

A. Die Beförderung von explosiven Gegenständen (Sprengstoffen).

I. Zum Verkehre auf dem Bodensee sind folgende explosive Gegenstände zugelassen:

1. Pulver — Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter — (ein sehr inniges Gemisch aus neutral reagirenden Salpeterarten und Kohle oder Stoffen, deren wesentliche Bestandtheile Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff sind, mit oder ohne Schwefel);

2. folgende Nitroglycerin enthaltende Präparate:

a) Dynamit I (ein bei mittlerer Temperatur plastisches, nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht sprengkräftigen und nicht selbstentzündlichen Stoffen),
b) Dynamit II und III (Kohlendynamit, ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen),
c) Sprenggelatine (ein bei mittlerer Temperatur zähelastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, mit oder ohne kohlensauren Alkalien [bezw. alkalischen Erden] oder neutral reagirenden Salpeterarten),
d) Gelatine-Dynamit (ein bei mittlerer Temperatur plastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglycerin, welches durch Nitrocellulose gelatinirt ist, und Holzmehl, Salpeter und kohlensauren Alkalien [bezw. alkalischen Erden]),
e) Carbonit (ein Gemisch von Nitroglycerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen und mit flüssigen, an sich nicht sprengkräftigen oder nicht selbstentzündlichen Stoffen);

3. Nitrocellulose (lockere, mit mindestens 20 Percent Wassergehalt, und gepresste, nicht gelatinirte), insbesondere Schiessbaumwolle und Collodiumwolle, sowie Gemische von Nitrocellulose mit neutral reagirenden Salpeterarten;

4. folgende Gemische, welche Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe enthalten:

a) Securit (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol oder ähnlichen Stoffen),
b) Roburit (ein Gemisch von Chlordinitrobenzol, Chlornitronaphthalin oder Nitrochlorbenzol und Ammoniaksalpeter);

5. Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, sprengkräftige Zündungen, welche zum Entzünden von Ladungen dienen (z. B. Sprengkapseln), Zündplättchen (amorces);

6. alle jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen der Bodensee-Uferstaaten zugelassenen explosiven Gegenstände.

---

*) Enthalten in dem am 16. Jänner 1895 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 12.

Schiffe, welche explosive Gegenstände führen, müssen beim Einlaufen in die Bestimmungsstation dieser Stoffe bereits mit den nach den Vorschriften des Uferstaates der Bestimmungsstation erforderlichen Begleitpapieren versehen sein.

II. Nachstehende Stoffe werden, insofern dieselben in der für den Eisenbahnverkehr vorgeschriebenen Weise verpackt sind und insbesondere ein Schlottern oder Ausrinnen des Inhaltes ausgeschlossen ist, nicht als explosive Gegenstände behandelt:

1. Die in dem Heere und der Marine eines der Uferstaaten vorgeschriebenen, nicht sprengkräftigen Zündungen;
2. die für Feuerwaffen benützten Zündhütchen, Zündspiegel und Patronen für Feuerwaffen;
3. Zündschnüre.

III. Vom Verkehre auf dem Bodensee sind ausgeschlossen die nach Ziffer I zugelassenen explosiven Gegenstände, insbesondere:

1. Nitroglycerin als solches und in Lösungen;
2. Knallgold, trocken, in fester oder Pulverform, Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate;
3. Nitrozuckerarten, Nitrostärkearten und die damit hergestellten Gemische;
4. Gemische, welche Nitroglycerin abtropfen lassen;
5. explosive Gegenstände, welche entweder
   a) sauer reagiren (mit Ausnahme des Pulvers, Sprengsalpeters und brennbaren Salpeters [I, 1], des Securits [I, 4a] und des Roburits [I, 4b]) oder
   b) bei einer Temperatur bis zu + 40° C. zur Selbstzersetzung neigen oder
   c) welche enthalten:
      aa) chlorsaure Salze (mit Ausnahme der Sprengkapseln und Zündplättchen [I, 5]) oder
      bb) pikrinsaure Salze oder
      cc) Phosphor (mit Ausnahme der Zündplättchen [I, 5]) oder
      dd) Schwefelkupfer.
6. explosive Gegenstände in Patronenhüllen, sofern diese äusserlich mit Nitroglycerin (Ziffer 1) oder mit anderer Sprengflüssigkeit benetzt oder äusserlich mit festen explosiven Gegenständen behaftet sind;
7. Sprengpräparate, bei welchen die einzelnen an und für sich nicht sprengkräftigen Bestandtheile in einem geschlossenen Behälter durch leicht brechbare Scheidewände oder Hahnvorrichtungen so lange getrennt gehalten werden, bis die Explosion, durch Zertrümerung, Verschiebung der Scheidewände oder Oeffnen der Hahnvorrichtungen veranlasst, stattfinden soll;
8. geladene Schusswaffen.

IV. Auf Schiffen, welche Personen befördern, sowie auf Flössen dürfen explosive Gegenstände nicht transportirt, an Schiesspulver und Feuerwerkskörpern darf jedoch so viel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen nothwendig ist.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in dringenden Fällen allgemeiner Gefahr, zum Beispiel bei Eisstopfungen, die nöthigen Sprengbüchsen und das zu deren Füllung erforderliche Material unter zuverlässiger Begleitung in kürzester Frist nach dem Bestimmungsorte geschafft werden soll.

Jedes zur Beförderung von explosiven Gegenständen verwendete Schiff muss einen Rettungsnachen mit sich führen.

V. Die explosiven Gegenstände sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Die zum Transport von Pulver, Sprengsalpeter und brennbarem Salpeter (I, 1) verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben.

Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter (I, 1) und das aus gelatinirter Nitrocellulose mit oder ohne Salpeter hergestellte Pulver (I, 3) darf in metallene Behälter, ausgenommen solche von Eisen, verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten müssen diese Stoffe entweder in Packete (Blechbehälter) bis zu höchstens $2\frac{1}{4}$ kg Gewicht verpackt oder in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte Säcke, Mehlpulver in Säcke aus Leder oder dichtem Kautschukstoff geschüttet werden.

Die in I, 2 und 4 aufgeführten explosiven Gegenstände dürfen nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden. Diese Patronen, sowie Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit oder ohne Paraffinüberzug (I, 3) sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Das Gleiche gilt für die nach I, 6 zugelassenen explosiven Gegenstände, soweit die Versendung auf Eisenbahnen nur in Patronenform erfolgen darf. Die Patronen der in I, 2 aufgeführten Stoffe sind ausserdem mit einer das Eindringen von Wasser oder Feuchtigkeit verhindernden Umhüllung (z. B. mit Gummilösung verklebtem Gummibeutel) zu versehen.

Gepresste Schiesswollkörper mit mindestens 15 Percent Wassergehalt, sowie Securit- und Roburit-Patronen (I, 4) dürfen auch in dichtschliessende Blechbüchsen oder Pappschachteln verpackt werden.

Für die Versendung loser Nitrocellulose mit mindestens 20 Percent Wassergehalt ist feste Verpackung in starkwandige, luftdichte Behälter erforderlich.

Explosive Gegenstände jeder Art dürfen weder mit Zündungen oder Zündschnüren versehen, noch mit solchen oder mit Patronen für Feuerwaffen (II, 2) in dieselben Behälter verpackt werden.

Die zur Verpackung von explosiven Gegenständen dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der Aufschrift: Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter, Pulver aus Nitrocellulose und Salpeter, Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamit-Patronen, Kohlendynamit-Patronen, Sprenggelatine-Patronen, Gelatinedynamit-Patronen, Carbonit-Patronen, Schiessbaumwolle u. s. w. versehen sein. Ausserdem müssen dieselben mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher die explosiven Gegenstände herrühren, bezeichnet sein oder eine von der Centralbehörde bewilligte und öffentlich bekanntgemachte Bezeichnung der Fabrik tragen.

Das Bruttogewicht der Versendungsstücke darf bei Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), bei Schiessbaumwolle (I, 3), bei Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern oder Zündungen (1, 5) 90 kg, bei sonstigen explosiven Gegenständen 35 kg nicht übersteigen. Auf prismatisches Geschützpulver in Kartuschen finden diese Gewichtsbestimmungen keine Anwendung.

Die für den Eisenbahnverkehr jeweilig vorgeschriebene Verpackung genügt auch für die Versendung auf dem Bodensee.

VI. Bei dem Verpacken und dem Verladen, sowie bei dem Abladen und Auspacken von explosiven Gegenständen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

Das Verladen und Abladen hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die Versendungsstücke dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

VII. Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der zuständigen Polizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche mindestens 300 m von bewohnten Gebäuden entfernt sein muss, erfolgen. Ausserdem ist das Ein- und Ausladen der explosiven Gegenstände in den dazu bestimmten Räumen vor oder in einer Sprengstofffabrik oder einem polizeilich genehmigten Sprengstofflager, sowie in denjenigen Abtheilungen eines Hafens gestattet, welche von der Hafenbehörde dazu angewiesen sind.

Die Ladestelle darf während ihrer Benützung dem Publicum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Aus- und Einladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten. Die mit Explosivstoff gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder zugelassen werden, als bis die Verladung beginnen soll.

VIII. Die in I, 2 bis 4 aufgeführten Stoffe dürfen auf einem Fahrzeuge nicht mit Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern, Zündungen (I, 5) oder mit Patronen für Feuerwaffen (II, 2) zusammen verladen werden. Ebenso sind sprengkräftige Zündungen stets abgesondert von Pulver und anderen explosiven Gegenständen unterzubringen.

IX. Die explosiven Gegenstände müssen auf dem Fahrzeuge in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von den Kesselräumen entfernt ist, unter Deck fest verstaut werden. Hiebei dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt und durch Holzunterlagen gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden. Ist ausnahmsweise das Anbinden einzelner Versendungsstücke nothwendig, so darf dies nur mittelst Seilen und nie mit Ketten geschehen. Alle Eisenbestandtheile, welche während der Fahrt mit den Versendungsstücken in Berührung kommen könnten, sind mit Werg, Stroh oder Lappen zu umwickeln.

Offene Boote, in denen explosive Gegenstände befördert werden, müssen mit einem dichtschliessenden Plantuche (z. B. imprägnirte Leinwand) überspannt sein.

Weder in den so benützten, noch in den unmittelbar daran stossenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre (II, 2 und 3) verpackt sein.

Leicht entzündliche oder selbstentzündliche Stoffe, zu welchen Steinkohlen und Coaks nicht gerechnet werden, sind von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

X. Die Befördernng von explosiven Gegenständen ist nur bei Tag und bei sichtigem Wetter gestattet.

Auf Schiffen, welche explosive Gegenstände führen, ist das Anzünden von Licht und Feuer nur dann, wenn das Schiff einen abgeschlossenen Feuerraum hat und nur in letzterem gestattet.

XI. Fahrzeuge, welche explosive Gegenstände in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht führen, haben bei der Fahrt, dem Aufenthalte und Anlanden Folgendes zu beobachten:

1. Die Fahrzeuge müssen als Warnungszeichen eine von Weitem erkennbare, stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge mit einem weissen P führen;

2. sie dürfen niemals ohne Bewachung bleiben;

3. sie haben sich möglichst entfernt von anderen Fahrzeugen zu halten;

4. besteht ein Transport aus mehreren Fahrzeugen, so müssen diese während der Fahrt eine Entfernung von mindestens 50 m unter einander innehalten;

5. wenn das Fahrzeug, welches explosive Gegenstände führt, unterwegs in der Nähe des Landes einen Aufenthalt von mehr als zwei Stunden macht, so ist eine Entfernung von mindestens 300 m von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden einzuhalten.

Die zuständige Polizeibehörde darf, falls eine geeignete Haltestelle in solcher Entfernung nicht zu finden ist, gestatten, dass eine Haltestelle in einer geringeren, wenn aber nicht ein anderer Schutz geboten ist, mindestens 200 m betragenden Entfernung von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden gewählt wird.

Bei einem Aufenthalte von mehr als zwei Stunden in der Nähe von Ortschaften ist überdies der zuständigen Polizeibehörde thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten; die zuständige Polizeibehörde hat darauf die ihr nothwendig erscheinenden Vorsichtsmassregeln zu treffen.

Soll das Anlegen in einem Hafen geschehen, so ist die Hafenbehörde vorher in Kenntniss zu setzen und sind von dieser die im Interesse der Sicherheit erforderlichen Anordnungen, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde, zu treffen;

6. geräth eine Sendung mit explosiven Gegenständen unterwegs in einen Zustand, dass der weitere Versandt bedenklich erscheint, so hat die zuständige Polizeibehörde des nächsten Ortes, welcher von dem Transportführer thunlichst schleunig Anzeige zu erstatten ist, die zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung nöthigen Anordnungen zu treffen, und zwar je nach den Umständen unter Zuziehung eines auf ihre Aufforderung von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen.

Ist Gefahr im Verzuge, so erfolgt die Vernichtung der explosiven Gegenstände durch die zuständige Polizeibehörde auf Kosten des Absenders ohne vorherige Benachrichtigung desselben, wenn möglich nach der Angabe und unter Aufsicht eines Sachverständigen.

Ist an dem betreffenden Orte ein Hafen, so sind die erforderlichen Anordnungen, soweit das Hafengebiet in Betracht kommt, von der Hafenbehörde, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde, zu treffen.

XII. Fahrzeuge, welche an einem mit der Flagge nach Ziffer XI, Punkt 1, versehenen Schiffe in einer Entfernung von weniger als 300 m vorüberfahren, haben die Feuer zu bergen, Dampfschiffe überdies die Rauchregister entsprechend zu handhaben.

B. Die Beförderung von feuergefährlichen, nicht zu den explosiven Gegenständen gehörenden Stoffen.

I. Als feuergefährlich gelten folgende Gegenstände:

a) Rohpetroleum und dessen Destillationsproducte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphtha, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl, Schmieröle u. s. w.);
b) alle aus Theer oder Theerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schiefertheer) bereiteten flüchtigen Stoffe;
c) Schwefeläther (Aethyläther), Collodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);
d) rothe rauchende Salpetersäure;
e) weisser und gelber, sowie rother (amorpher) Phosphor;
f) Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die in lit. a) und b) bezeichneten Gegenstände werden in drei Classen eingetheilt, je nachdem sie bei 17·5° C. ein specifisches Gewicht haben von:

(Classe I) mindestens 0·780 (sogenanntes Testpetroleum, Benzol, Toluol, Xylol, Cumol, Mirbanöl, Solaröl, Photogen u. s. w.),
(Classe II) weniger als 0·780 und mehr als 0·680 (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.),
(Classe III) 0·680 oder weniger (Petroleumäther, Gasolin, Neolin u. s. w.)

II. Die in lit. a) und b) genannten Gegenstände dürfen auf dem Bodensee nur befördert werden entweder:

a) in dichten oder widerstandsfähigen Metallgefässen oder
b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug;
die Gegenstände der Classen I und II ausserdem
c) in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefässen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1. Werden mehre Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf für die Stoffe der Classe I bei Verwendung von Glasgefässen 60 kg, bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 kg und für die Stoffe der Classen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefässen 40 kg nicht übersteigen.

Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Classe enthält, ist mit einer deutlichen, auf rothem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Classen II und III enthalten, haben ausserdem die Aufschrift: „Muss getragen werden" zu erhalten.

III. Schwefeläther (Aethyläther), sowie Collodium (I, lit. c), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefässe, und zwar sowohl der Metall- wie der Glasgefässe, muss bei Vereinigung mehrerer Gefässe in einem Frachtstücke den in II, Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in II, Ziffer 2, gegebenen Vorschriften entsprechen, mit der Massgabe, dass bei Einzelverpackung das Bruttogewicht des einzelnen Collo 60 kg nicht übersteigen darf.

IV. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) (I, lit. c) darf nur befördert werden entweder:

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg Brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

V. Die Beförderung der rothen rauchenden Salpetersäure (I, lit. d) unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter, trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

VI. Weisser und gelber Phosphor (I, lit. e) muss mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „oben“ bezeichnet sein.

Rother (amorpher) Phosphor (I, lit. e) ist in gut verlötheten Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

VII. Bucher'sche Feuerlöschdosen (I, lit. f) dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 kg fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in grössere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

VIII. Falls die in Ziffer II und III aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 kg zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander, als mit anderen, weder zu den Explosivstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rothe rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren, mit Ausnahme von Brom, und mit anderen, weder zu den Explosivstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen, weder zu den Explosivstoffen, noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstücke vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

IX. Die in Ziffer II bis VIII genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder an einander stossen, noch herabfallen können.

X. Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, welche zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

XI. Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächenventilation haben.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Die Schornsteine der unter Deck befindlichen Feuerstätten solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dichschliessenden Plantüchern bedeckt zu halten.

XII. Fahrzeuge, welche feuergefährliche Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem grossen weissen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens vier Meter über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 Meter von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen, sofern nicht von der Hafenbehörde und ausserhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde das Anlegen in einer grösseren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 kg, bezw. bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 kg, vergl. Ziffer VIII) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsmässiger Einzelpackung, sei es in vorschriftsmässiger Zusammenpackung mit anderen Gegenständen (Ziffer VIII) mit sich führen, unter der Voraussetzung, dass das Gesammtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 kg nicht erreicht.

XIII. Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, muss der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

XIV. Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen, und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist. Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden und Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubniss und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens zwei Meter über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Classen II und III der in Ziffer I, lit. a) und b) bezeichneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder auf dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

C. Die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen.

1. Sollen mit anderen Schiffen als denen der staatlichen oder staatlich concessionirten Dampfschiffahrts-Unternehmungen ätzende Stoffe, wie Säuren u. s. w., transportirt werden, so hat im einzelnen Falle die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeortes zu bestimmen, ob diese Stoffe auf besonderen Fahrzeugen zu führen sind oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmassregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen muss. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen ertheilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbau-Beamten vorzeigen muss.

2. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind und die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

entweder

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen;

oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind;

oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

3. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Bodensee nur dann versendet werden, wenn:

a) auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

b) bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind;

c) bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefässe, in welchen flüssige Arsenikalien transportirt worden sind.

4. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze u. s. w)., wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse u. s. w. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

5. Wenn solche Giftstoffe (nichtflüssige und flüssige Arsenikalien und andere giftige Metallpräparate) in Mengen von 5000 und mehr Kilogramm versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen, wasserdicht abgeschlossenen Abtheilungen derselben verladen werden. Vor der Verladung muss der Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dass die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abtheilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Ingleichen ist, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 Kilogramm zusammen mit anderen Gegenständen transportirt werden sollen, darauf zu achten, dass die Giftstoffe abgesondert von Nahrungs- und Genussmitteln gestaut werden. Ueber die von der Polizei- oder Hafenbehörde getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu ertheilen.

6. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Colli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

Vorstehende Bestimmungen treten mit 1. Februar 1895 in Wirksamkeit.

Mit demselben Zeitpunkte treten die Bestimmungen des Artikels 14 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868) ausser Kraft.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung der gegenwärtigen Verordnung ist, insoweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, welche gemäss der Ministerial-Verordnung vom 1. Juni 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 114) dem als Hafencommissär im k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz fungirenden Vorstande der Bodensee-Schiffahrts-Inspection der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugewiesen sind, die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz betraut, welche in nautisch-technischer Beziehung stets im Einvernehmen mit dem genannten Hafencommissär vorzugehen hat.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 14. Jänner 1895,*) betreffend die Ergänzung und Abänderung einzelner Bestimmungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868), sowie der mit Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 188) erlassenen Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt auf dem Bodensee.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten getroffenen Vereinbarungen wird verordnet, wie folgt:

§ 1.

Wo überhaupt in der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868), sowie in den mit der Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 188) erlassenen Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt auf dem Bodensee von Segelschiffen die Rede ist, sind darunter solche Schiffe verstanden, welche zu ihrer Fortbewegung in der Regel der Segel sich bedienen und dem entsprechend eingerichtet sind, so zwar, dass diese Schiffe die Eigenschaft als Segelschiffe behalten, auch wenn sie zeitweilig durch Rudern oder Schalten oder auch durch einen Hilfsmotor fortbewegt werden.

Hinsichtlich der Ausweichregel des § 11, Ziffer 4, erster Absatz der vorerwähnten Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 188), sind alle im gegebenen Falle unter Segel gehenden Fahrzeuge ohne Unterschied der Grösse gleich den Segelschiffen zu behandeln.

Die Vorschrift im dritten Absatze der Ziffer 4 des obcitirten § 11 hat jedoch für alle kleineren Fahrzeuge auch dann Geltung, wenn sie unter Segel gehen, insbesondere auch für die Vergnügungs- und Sportszwecken dienenden Segelboote (Segeljachten u. dgl.).

§ 2.

Die in der Signalordnung für die Bodensee-Schiffahrt (Anlage III der Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188) unter „I. Nebelsignale." aufgeführten Erkennungssignale sind fortan folgendermassen abzugeben:

das Erkennungssignal 2 a):

UU UU UU

drei Mal in der Minute zwei kurze, rasch auf einander folgende Pfiffe;

das Erkennungssignal II b):

UUU UUU UUU

drei Mal in der Minute drei kurze, rasch auf einander folgende Pfiffe.

§ 3.

Vorstehende Bestimmungen treten mit 1. Februar 1895 in Wirksamkeit.

Mit der unmittelbaren Handhabung und Ueberwachung der gegenwärtigen Verordnung ist, insoweit es sich nicht um Angelegenheiten handelt, welche gemäss der Ministerial-Verordnung vom 1. Juni 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 114) dem als Hafencommissär im k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz fungirenden Vorstande der Bodensee-Schiffahrts-Inspection der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zugewiesen sind, die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz betraut, welche in nautisch-technischer Beziehung stets im Einvernehmen mit dem genannten Hafencommissär vorzugehen hat.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Chabówka über Neumarkt und Białka bis zur Landesgrenze bei Jurgow.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Gustav Ernst in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Chabówka über Neumarkt und Białka bis zur Landesgrenze bei Jurgow im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. December 1894. Z. 60.535.

---

*) Enthalten in dem am 16. Jänner 1895 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 13.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung den Herren Alfred Freiherrn Wražda von Kunwald, Herrschaftsbesitzer in Pullitz, Josef Augusta, Bürgermeister in Jamnitz, Dr. Friedrich Heidler, Notar in Jamnitz, und Eduard Lahoda, fürstlich Liechtenstein'scher Oberverwalter in Budkau, als Concessionären der Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 4. Jänner 1895. — Z. 33.794 ex 1894. H.-M.-Z. 3422.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 9. Jänner 1895, Z. 16.280/I ex 1894, betreffend die Einholung der Genehmigung zu Aenderungen der genehmigten Oberbau-Normalien.

Schon wiederholt wurde hieramts wahrgenommen, dass einzelne Bahnanstalten an genehmigten Oberbau-Normalien Aenderungen, nicht selten unter Anwendung ganz abweichender Details, ausgeführt haben, ohne dass hiefür die Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums — im Sinne der Bestimmungen des § 23 der h. Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 — vorher eingeholt worden ist.

Obwohl das Bestreben, die Details des für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes so hochwichtigen Oberbaues zu vervollkommnen, gewiss wärmstens begrüsst werden muss, erscheint es doch nothwendig, dass alle beabsichtigten Aenderungen der bestehenden genehmigten, sowie die etwaige Einführung neuer Oberbaudetails unter eingehender Begründung derselben der Aufsichtsbehörde jeweils vorher und rechtzeitig zur Kenntniss gebracht und die Genehmigung zur Durchführung derselben eingeholt werde. Die stricte Einhaltung dieses in den bestehenden Vorschriften begründeten Vorganges erscheint übrigens auch deshalb nothwendig, da auf diesem Wege die bei den einzelnen Bahnanstalten gemachten, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes berührenden Erfahrungen in zweckdienlicher Weise und in kürzester Frist dem allgemeinen Interesse nutzbar gemacht werden können.

Eine geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, in Hinkunft für alle dortseits als wünschenswerth erachteten Aenderungen an den Oberbau-Normalien, unter jeweiliger Bekanntgabe der Gründe, welche diese Aenderung nothwendig oder wünschenswerth erscheinen lassen, die hochortige Genehmigung vor Durchführung derselben rechtzeitig einzuholen.

Ueber alle bisher ohne Genehmigung schon ausgeführten Details werden die nothwendigen Vorlagen ehestens nachträglich zu erstatten sein.

Rücksichtlich der versuchsweisen Durchführung etwaiger Neuerungen in den Oberbaudetails ist im Sinne des Vorstehenden gleichfalls bei der Aufsichtsbehörde einzuschreiten und daher unter Einem anzugeben, bis zu welchem Termine über die gemachten Erfahrungen Bericht erstattet werden wird.

Wien, am 9. Jänner 1895. **Lilienau** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Veränderung in der Station Gastorf.) Für die Einbindung eines Stockgeleises und Herstellung einer zweiten Zufahrtsstrasse am südöstlichen Ende der Station Gastorf wurde der Bauconsens ertheilt. [7. Jänner, Z. 486.]

— (Aufstellung von Wagenkasten in Goltsch-Jenikau und Podébrad.) In der Station Goltsch-Jenikau Stadt und in der Station Podébrad wird je ein Wagenkasten zum Zwecke der Aufbewahrung von Stations-, bezw. Brennmateriale hergestellt. [22. December 1894, Z. 69.280.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Verladeplatz in Libňowes.) In der Station Libňowes wurde für Zwecke der dortigen Zuckerfabrik ein provisorischer Verladeplatz sammt Geleise hergestellt. [29. December 1894, Z. 65.035.]

— (Ladeplatz in Pottenstein.) In der Station Pottenstein wurde eine Erweiterung des Ladeplatzes vorgenommen. [31. December 1894, Z. 68.246.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. November 1894 abgehaltenen Localverhandlung, betreffend das Project für die Umwandlung des in der Matzleinsdorferstrasse im V. Bezirke bestehenden Arbeitsgeleises in eine Betriebsstrecke unter gleichzeitiger Verlegung der Kopfstation der Linie Matzleinsdorf wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Wien ertheilt. [H.-M.-Z. 2498.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Einstellung von drei Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat gestattet, dass die Seitens der Brüxer Spiritus- und Pottasche-Fabriks-Actiengesellschaft bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges bestellten drei Stück Cisternenwagen mit Bremsen, welche in Gemässheit der Bestimmungen des Handelsministerialerlasses vom 23. September 1894, Z. 45.600, auszuführen sind, in den gesellschaftlichen Fahrpark der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden. [Z. 860.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Adaptirungen alter Fahrbetriebsmittel.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass die vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Ausrüstung von 10 Personenwagen mit Dampfheizung nach System Haag und Anbringung von Vacuumbremsen bei 15 Gepäcksbeiwagen im Sinne der gestellten Anträge ausgeführt werde. [Z. 69.463 ex 1894.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 10 Stück Gütereilzugslocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die von dem Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Anschaffung von 10 Stück vierachsigen, dreifach gekuppelten Verbund-Gütereilzugslocomotiven, welche nach den mit den Handelsministerialerlässen vom 10. Juni 1893, Z. 184.447, und vom 11. September 1894, Z. 42.289, genehmigten Typenplänen ausgeführt werden sollen, sowie von 10 Stück zugehörigen dreiachsigen Tendern, deren Type mit dem Handelsministerialerlasse vom 25. Mai 1889, Z. 17.610, genehmigt wurde, genehmigt. [Z. 71.227 ex 1894.]

Localbahn Plan-Tachau. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Plan-Tachau wurde der Betriebsconsens ab 16. Jänner ertheilt. [H.-M.-Z. 2696.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Einstellung eines Biertransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die erfolgte Einstellung eines nach den mit Handelsministerialerlass vom 1. October 1893, Z. 47.577, genehmigten Typenplänen gebauten Biertransportwagens der Firma Ad. Ign. Mautner & Sohn in den gesellschaftlichen Wagenpark der Eisenbahn Wien-Aspang genehmigt. [Z. 1851.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn:

20. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz mit Zug 7301 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö. (Gesetzentwurf für die Erhöhung des Actiencapitals.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 137 vom 16. November und Nr. 148 vom 12. December 1894 verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf über die im eigenen Wirkungskreise und vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung der Esztergom—Almás-Füzitöer Localbahn-Actiengesellschaft ertheilte Bewilligung zur Erhöhung ihres ursprünglichen Actiencapitals um 164.813 fl. 20 kr. Von dieser Summe entfällt der Betrag von 139.813 fl. 20 kr. laut gepflogener Schlussabrechnung zu Gunsten der Hauptlinie Esztergom—Almás-Füzitö und 25.000 fl. zu Gunsten der Flügelbahn Tokod—Annavölgy, und zwar für Mehrleistungen beim Bau und der Investition dieser beiden Linien.

Projectirte Localbahn Párdány-Zsombolya (Hatzfeld). (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 1 vom 2. Jänner verlautbart den vom königl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf für eine von der Endstation Párdány der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szécsány-Párdány der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen abzweigende und diese über Jánosföld, Ó-Telek, Drégfalu, Ujvár, Szerb-Csenej, Horvát-Csenej, Horvát-Kécsa und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Klári in der Station Zsombolya (zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár) der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Zsombolya—Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 4 und Nr. 54 ex 1894). Concessionswerberin für diese im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 ist die Direction der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft. Die effectiven Baukosten dieser 41·2 km langen Ergänzungslinie des Torontáler Comitats-Localbahnnetzes sind mit 40.049 fl. per laufendes Kilometer Bahnstrecke, d. i. mit insgesammt 1,650.000 fl. bemessen, um welche Summe das ursprüngliche Anlagecapital der Torontáler Localbahnen von 5,229.000 fl. auf 6,879.000 fl. erhöht wird.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind für die neue Linie Párdány—Zsombolya in Aussicht genommen:

1. die entsprechend zu erweiternde Ausgangsstation Párdány,
2. Jánosföld, Station für den Gesammtverkehr,
3. Ó-Telek, Station für den Gesammtverkehr,
4. Öregfalva, Station für den Gesammtverkehr,
5. Torontál-Ujvár, Station für den Gesammtverkehr,
6. Csene, Station für den Gesammtverkehr, auch Wasserstation,
7. Kécsa, Station für den Gesammtverkehr,
8. Klari, Halte- und Verladestelle für Wagenladungsgüter,
9. die für den Gesammtverkehr und als Wasserstation einzurichtende Endstation Uj-Szombolya.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 25. December 1894, Z. 89.799, die seinerzeit mit Erlass vom 1. Jänner 1894, Z. 94.240 ex 1893, dem Budapester Einwohner Theodor Löwenfeld im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Localbahnlinien, und zwar:

a) für eine von der Station Kralován der Linie Oderberg—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft abzweigende, über Pármicza, Nagyfalu, Kis-Besztercze, Alsó-Kubin, Arva-Váralya, Alsó-Lehota, Paraszt-Dubova, Dluha, Kriva, Podbjel, Niszna und die Gemarkung der Gemeinde Turdossin bis Trsztena;
b) für eine von Trsztena aus nach Ueberbrückung des Jelesnaflusses entweder in der Entfernung eines Kilometers von Chizne über die Gemarkung der Gemeinde Podczerven;
c) eventuell von der Brücke über den Jelesnafluss aus über Ljescsek und Hladovka, fernerhin über die Gemarkung der Gemeinde Cholcholow bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1894, Vorconcession Post 1 a), b), c), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Schluss der politisch-administrativen Begehungen in Angelegenheit der Umwandlung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb.) Am 18. December 1894 fand unter Führung des Ministerialrathes Ladislaus Vörös und mit Beiziehung aller jener Commissionsmitglieder, welche den Begehungen in Angelegenheit der Umgestaltung des bisherigen Pferdebetriebes der Linien der Budapester Strasseneisenbahnen auf elektrischen Betrieb am 1. (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894) und am 11. December 1894 (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 3) beigezogen waren, der Schluss der diesbezüglichen politisch-administrativen Commissionen statt, und wurde die Wahl der zur Anlage der Central-Strassenanlagen in Vorschlag gebrachten Grundstücke, und zwar für die donaulinksuferseitigen Bezirke in der Dembinskigasse und für die rechtsuferseitigen am Pálffyplatze commissionell gutgeheissen. Am Schlusse der Begehung wurden die auf elektrischen Betrieb einzurichtenden Linien auf der Aeusseren Waitznerstrasse und die Linie Kerepeserstrasse — Köbánya (Steinbruch) besichtigt. Das Gesammtprotokoll über das Ergebniss der bisher gepflogenen Begehungen wurde am 19. December 1894 authenticirt. Die Frage der Durchführungsweise des Pferdebetriebes auf elektrischen, und zwar nicht nur vom technischen, sondern auch vom finanziellen Standpunkte aus beleuchtet; die Schaffung der Basis für ein zwischen der Gesellschaft und der Commune nunmehr aufzustellendes, durchaus neues Rechtsverhältniss; der Modus der Amortisirung sowohl des bisherigen alten, als auch des neu zu emittirenden Actiencapitals; die Feststellung des Zeitpunktes des Heimfallsrechtes etc. etc., kurz die Lösung aller dieser hochwichtigen und mitunter verwickelten Fragen wurde dem hauptstädtischen Eisenbahncomité übertragen, welches im Einvernehmen mit der Direction der Gesellschaft die einzelnen Punctationen des definitiven Vertrages zu stilisiren hat.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines combinirbaren Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehrs mit dem Orient.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Jänner 1895 für den combinirbaren Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehr mit dem Orient ein neuer Tarif ins Leben getreten ist, mit welchem Tage der seit 1. Juni 1893 für diesen Verkehr giltige Tarif ausser Kraft gesetzt wurde. In diesem bedeutend erweiterten combinirbaren Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehr mit dem Orient werden ermässigte, zusammenstellbare Rundreise-Hefte mit sechzigtägiger Giltigkeitsdauer herausgegeben, welche sich über die wichtigeren Linien der österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Bahnen, sowie der Schiffslinien des österreichischen Lloyd und der Messageries Maritimes erstrecken. In das Netz dieses Rundreiseverkehrs mit dem Orient sind folgende grössere Städte und Häfen einbezogen: Budapest, Fiume, Triest, Wien, Krakau, Lemberg, Jassy, Bukarest, Belgrad, Sophia, Rustschuk, Galatz, Braila, Constantinopel, Salonichi, Piräus (Athen), Brindisi, Alexandrien, Port-Said, Jaffa, Smyrna, Batum, Odessa etc.

— (Aenderung des Stationsnamens „Gyékényes".) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Name der Haltestelle „Gyékényes" ihrer südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Gyékényes—Zákány—Zágráb (Agram) —Fiume auf „Porog-Szent-Mihály" abgeändert wurde.

— (Probeschaufelung an verwehten Stellen mittelst einer neuartig construirten, mit Dampf betriebenen Schneeschaufelmaschine.) Am 11. Jänner fand in Anwesenheit des Directions-Präsidenten der kgl. Ungar. Staatsbahnen, Ministerialrath Ludvigh, auf der Linie Pozsony (Pressburg) — Nagy-Szombat (Tyrnau) — Galgocz-Lipótvar (Freistadtl-Leopoldstadt) im Bereiche besonders stark verwehter tiefer Einschnitte eine Probeschaufelung mit einer neu construirten, mit Dampf betriebenen Schneeschaufelmaschine statt. Die Leistung der Maschine lieferte innerhalb 22 Minuten ein Arbeitsresultat, welches durch Handarbeit von 80—100 Mann kaum im Laufe eines Tages ausführbar wäre. Die Maschine schleudert die Schnee-

massen 30—40 m in die Höhe und 40—50 m weit vom Geleise weg. Corpscommandant Erzherzog Friedrich, welcher ausschliesslich zur Beurtheilung des Experimentes mittelst eines Separatzuges von Pressburg zur Versuchsstelle kam, wohnte in Anwesenheit seines Generalstabes, mehrerer Generäle und Stabsofficiere den Versuchen bis nach deren Vollendung bei.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Monate November 1894.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1894 ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.514·26 km, Folgendes:

Im Monate November 1894 betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 23,424.847 Mk. oder 1,036.247 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km. Betriebslänge 620 Mk oder 3·33 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 78,641.243 Mk. oder 1,864.005 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2048 Mk. oder 1·14 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1894 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 211,393.493 Mk. oder 6,043.727 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6876 Mk. oder 1·35 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 500,001.343 Mk. oder 7,316.448 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15·984 Mk oder 0·05 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 62,305.165 Mk. oder 2,559.697 Mk mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9133 Mk. oder 2·92 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 115,205.313 Mk. oder 1,571.931 Mk mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 16.694 Mk. oder 0·05 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

England. (Die Bergbahn auf den Gipfel des Snowdon in Wales.) Am 15. December 1894 fand die Feier des ersten Spatenstiches für die Bergbahn auf den Gipfel des wegen seiner Naturschönheiten weit berühmten Snowdon statt. Die Spurweite dieser 5 engl. Meilen oder 8 km langen Bergbahn wurde mit 2′ 7½″ = 0·8 m gewählt; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 264′ = 80·5 m, die grösste Neigung 1 : 5·5, d. i. 182 Permille. Für den Zahnschienen-Oberbau ist das System Abt mit zwei Lamellen in Aussicht genommen; die Locomotive besitzt zwei Zahnräder, so dass stets gleichzeitig vier Zähne der Räder in die Zahnschiene eingreifen. Die Wagen werden mit einem Fassungsraum für 50 Personen gebaut; jeder Zug soll aus einer Locomotive und zwei Wagen bestehen. Vorerst ist der Betrieb durch Dampf in Aussicht genommen, weitere Studien betreffs eventueller Anwendung der Elektricität sind im Zuge. Ausser den beiden Endstationen sind noch zwei Mittelstationen projectirt. Die untere Station ist im Territorium der Victoria-Hotels in Llanberis (nächst der Station der London- und Northwestern-Bahn) in Aussicht genommen. Man hofft die Linie bis 1. Juli fertig zu stellen. Die Bahn wird von Sir Douglas Fox als Chefingenieur des Unternehmens gebaut, während die Bauunternehmer Holme und King von Liverpool und London die Ausführung derselben übernommen haben. [„Railway News.“]

Russland. (Der neue Zonentarif der Bahnen.) Am 1. (13.) December 1894 trat in Russland ein neuer Zonentarif in Wirksamkeit. Die Basis desselben, durch welchen die Fahrpreise beträchtlich ermässigt werden, ist der Tarif in 3. Classe; für die 2. Classe ist der 1½ fache, für die 1. Classe der 2½ fache Tarif der 3. Classe festgesetzt. Für den Verkehr in 4. Classe wurde ein besonderer Tarif aufgestellt. Die Grundtaxen sind

für die Entfernung in Werst	Rubel 3. Classe	Rubel 4. Classe
100	1·44	0·75
300	3·56	2·25
600	6.00	4·50
1000	8·40	7·35
2000	12·80	10·65
3000	16·80	13·65
4000	20·80	16·65
5000	24·80	19·65

Die Ermässigung gegenüber den bisher geltenden Tarifen wird aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Von Petersburg nach	Entfernung in Werst	3. Classe Alter Tarif	3. Classe Neuer Tarif
		Rubel	
Moskau	604	8·68	6·00
Riga	612	8·80	6·00
Wirballen	839	12·06	7·40
Nischni-Nowgorod	1015	14·59	8·40
Warschau	1052	15·10	8·60
Woronesch	1156	16·62	9·20
Charkow	1333	19·16	10·00
Granica	1336	19·21	10·00
Saratow	1408	20·24	10·40
Kiew	1472	21·16	10·80
Samara	1635	23·51	11·40
Odessa	1824	26·22	12·20
Feodosia	1993	28·65	12·80
Pjatigorsk	2246	32·29	13·80
Wladikawkas	2407	34·60	14·40
Tscheljabinsk	2577	37·04	15·20
Omsk	3318	47·69	18·20

Ausgenommen vom Zonentarife sind die Schnell- und Courierzüge auf der Nikolai- und St. Petersburg-Warschau-Bahn, welche nur Wagen 1. und 2. Classe besitzen und bei denen ein Zuschlag zu den gewöhnlichen Tarifen eingehoben wird.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. (Prüfungsergebnisse.) Aus dem Berichte des Ueberwachungsausschusses der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte über das Ergebniss der in den Monaten Juni und October, bezw. November 1894 und Jänner 1895 an der genannten Schule abgehaltenen Prüfungen von Hörern der beiden Course des Jahres 1893/94 ist zu entnehmen, dass aus dem niederen Course 16 ordentliche Hörer und aus dem höheren Course 8 ordentliche und 1 ausserordentlicher Hörer, zusammen somit 25 Hörer die Prüfung vor der im Sinne des Statutes der Fortbildungsschule zusammengesetzten Commission mit Erfolg abgelegt haben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 2. December 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken der kgl. Ungar. Staatsbahnen, und zwar: die 59·637 km lange Strecke Našić—Uj-Kapela-Batrina und die 13·052 km lange Strecke Pleternica—Požega, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 14. Jänner 1895 herausgegebene VII. Stück enthält unter

Nr. 809: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Jänner 1895, Z. 2790, betreffend die Aufhebung der Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Sachsen nach und durch Böhmen.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 15. Jänner 1895 herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 810: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. Jänner 1895, Z. 146.810/I ex 1894, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der in Nummer 129 vom 10. November 1894 dieses Blattes enthaltenen Kundmachung, betreffend den Ausnahmetarif Nr. 19 für die Beförderung von Cichorienwurzeln, beträgt der Frachtsatz von Hérinnes-Warcoing nach Komotau Frcs. **28.37** und nicht Frcs. 28.80 pro 1000 kg.

Wien, am 15. Jänner 1895. [50]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Berichtigung eines Druckfehlers.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 beträgt bei Ausnahmetarif Nr. 2 (Kotzen, Lodenstoffe etc.) der Frachtsatz zwischen Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, dann Bregenz und Buchs, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Barlad andererseits (Seite 26) nicht 1227, sondern richtig **1207** Cts. pro 100 kg.

Wien, am 15. Jänner 1895. [51]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. Februar 1895 tritt ein Ausnahmetarif für Getreide etc. russischer Herkunft von den österreichisch-russischen Grenzstationen nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen um den Preis von 30 kr. = 50 Markpfennige käuflich bezogen werden.

Wien, am 15. Jänner 1895. [52]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Druckfehler-Berichtigungen im Ausnahmetarife für Getreide etc.

Im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. August 1894 ist auf Seite 22 bei der Station „Grossschocher Preuss. Staatsbahnen" in der Rubrik „b. Kleie etc." der Schnittsatz von 213 Pfennigen einzustellen; auf Seite 26 sind die Schnittsätze für die Station Strehlen von 125 Pfg. auf 111 Pfg., bezw. von 103 Pfg. auf 92 Pfg. und die Kilometer von 290 auf 259 richtig zu stellen.

Diese Aenderungen treten sofort in Wirksamkeit.

Wien, am 16. Jänner 1895. [53]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung eines IV. Tarif-Nachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 gelangt der IV. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mittelst Dampfschiffen auf dem Bodensee vom 1 August 1890 zur Ausgabe.

Derselbe enthält eine geänderte Bestimmung über den Preis der Schüler-Abonnementskarten, sowie Tarifsätze für die Relation Hard—Lindau.

Wien, am 18. Jänner 1895. [54]

Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Frachtsatz für Ammoniakwasser (Gaswasser) von Zabrze nach Bosna-Bród trs.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Activirung im Tarifwege, tritt für in Kesselwagen zu befördernde Ammoniakwasser- (Gaswasser-) Transporte von Zabrze nach Bosna-Bród transit ein Frachtsatz von 158 Pfennig, resp. nach Abzug von 4 Pfennig Coursdifferenz ein Satz von 154 Pfennig pro 100 kg im Kartirungswege in Kraft.

Die Fracht ist für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu entrichten.

Budapest, am 14. Jänner 1895. [55]

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Frachtberechnung im Verkehre mit Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahn und Ó-Buda-Filatorigát.

Die im Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife, Theil III, Heft 2, vom 1. Jänner 1895 für Budapest-dunaparti teherpályaudvar enthaltenen Frachtsätze finden bis auf Weiteres mit einer Erhöhung von 3 kr. pro 100 kg auch im Verkehre mit Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahn und Ó-Buda-Filatorigát Anwendung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 83 ex 1893 sub Post Nr. 603 enthaltene Kundmachung wird gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 18. Jänner 1895. [56]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes, enthaltend „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen".

Mit Giltigkeit vom 5. Februar 1895 tritt das oben genannte Tarifheft in Wirksamkeit und wird hiedurch das gleichnamige Tarifheft vom 1. Jänner 1894 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses neuen Tarifheftes können bei den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. Jänner 1895. [57]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens den Verbands-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
194	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Chromerze	Ristovač, Station der königlich Serbischen Staatseisenbahnen	Herzberg, Station der königl. Eisenbahn-Direction in Erfurt	Bei Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			Franken (Gold) 3·93		Im Kartirungswege		
195	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, u. zw.: a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt; b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt	nachfolgenden Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Bistritz a. H.; Holleschau; Wsetin (bezw. umgekehrt)	Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn (bezw. umgekehrt)	Die Theilsätze unter 1. (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht (bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief), die Theilsätze unter 2. (vom Schnittpunkte) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet	Vom 15. Februar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Francs Gold für 1000 kg — 1. Bis zum Schnittpunkte / 2. Vom Schnittpunkte: Bistritz a. H.: a) 15·85 / 72·10, b) 15·85 / 72·10; Holleschau: a) 14·55 / 72·10, b) 14·55 / 72·10; Wsetin: a) 19·85 / 72·10, b) 16·20 / 72·10		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum, bezw. vom Schnittpunkte ergeben
196	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Bruchsteine und Schotter aus der Pos. S, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Brzuchowice (Steinbruch, bezw. Schottergrube bei km 9·46 und 8·9)	Lemberg (Abladestelle bei km 1·8)	**Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von 3330 t Bruchsteinen, Schotter und Kiessand, wovon jedoch mindestens 2500 t auf die Artikel Bruchsteine und Schotter entfallen müssen.** Beförderung in ganzen Zügen von mindestens 15 Lowris pro Zug. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	5·3	3·2	2·1	Im Kartirungswege		Hiedurch wird das in Nr. 147 dieses Blattes vom 22. December 1894, unter fortlauf. Nr. 2584, enthaltene Zugeständniss erweitert
			Kiessand aus der Pos. E, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Brzuchowice (Sandgrube bei km 9·48)					5·3	3·2	2·1			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kochsalz	Ebensee	Jungbunzlau	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Beachtung der für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	151·9 kr.	145 kr.	6·9 kr.	Im Kartirungswege		
198	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Parquetten, fertige, und Parquetteriewaaren als Frachtgut	Nussdorf	Bregenz transit	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen. Einhaltung der auf Seite 6 des vom 1. December 1888 giltigen Tarifes. Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Verkehre mit Bregenz transit etc.	Vom 1. Februar 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif, Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. December 1888	Bestehen keine	Cents. 307		Im Kartirungswege		
					Buchs transit					298				
					St. Margrethen transit					311				
					Lindau transit					307				
				Wien K.E.B.	Bregenz transit					302				
					Buchs transit					296				
					St. Margrethen transit					302				
					Lindau transit					302				
				Wien K.F.J.B.	Bregenz transit					311				
					Buchs transit					302				
					St. Margrethen transit					311				
					Lindau transit					311				
199	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 2 A, B, C und D, enthalten im Hefte 3 des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892	oder nach Zbydniów (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	oder von einer der im Theil II, Heft 3 des Tarifes vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina in der Schnitt-Tafel 1 b enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach einer der nebenbezeichneten deutschen Stationen unter Beachtung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II. Heft 3, giltig vom 1. September 1892	Vom 1. Februar 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Norddeutscher Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. September 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Kilometer	Vom Schnittpunkt bis	Ausnahmetarif A — Für 100 kg in Pfennig
269	Zbydniów	76
	Coursdifferenz . . .	1

Vom Schnittpunkt bis	Abtheilung α — Ausnahmetarif B	C	D	Abtheilung β — Ausnahmetarif B	C	D
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Wagen			das Ladegewicht des verwendeten Wagens		
Zbydniów	71	71	71	50	50	50
Coursdifferenz . .	1	1	1	1	1	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
200	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	I. Kralup B.E.B.	Altkladno	**Auflieferung folgender Minimalquantitäten, und zwar: ad I. 400 t (à 1000 kg) Dach- und Mauerziegel, ad II. 500 t (à 1000 kg) rohen Thon der Tarifclasse C.** 1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	9·0	Kreuzer ö. W. I. 8·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
				Zakolan					7·1	6·1	1·0			
				Brandeisl					5·6	4·6	1·0			
			Rober Thon der Classe C	II. Komotau (B.E.B.)	Station Kladno				24·2	II. 20·7 (exclusive der Einfahrtsgebühr in Kladno)	3·5			
201	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hopfenstangen	Freistadt i. Ob.-Oe.	Michelob	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localgütertarife, Theil II, der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 108		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze von Freistadt i. Ob.-Oe. und Zartlesdorf nach Micheldorf und Satkau Teschnitz finden nur auf der Route via Rakonitz, die übrigen Frachtsätze nur auf der Route via Prag (Smichow) B.E.B.—Hostiwitz Anwendung
				Jareschau						108				
				Kardasch Řečic						104				
				Neuhaus						106				
				Zartlesdorf						104				
				Jareschau	Milostin Kounova					102				
				Kardasch Řečic						98				
				Neuhaus						100				
				Freistadt i. Ob.-Oe.	Satkau Teschnitz					107				
				Zartlesdorf						103				
202	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art	Podlugovi	Dombrau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der zur Verladung verwendeten zwei zweiachsigen schmalspurigen Wagen oder eines dreiachsigen schmalspurigen Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1895	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband		116·32		Im Kartirungswege		Für die Umladung in Bosna-Brod wird pro 100 kg 1 kr. separat berechnet
				Vogosca						117·32				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
203	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Častolowitz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg. Die Sendungen müssen für die Einrichtung der neuen Fabrik von H. Stiassny's Söhne in Reichenau a. d. K. bestimmt sein und müssen die Frachtbriefe Seitens des Stationsvorstandes in Reichenau a. d. K. eine diesbezügliche Bestätigung über die thatsächliche Verwendung enthalten	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende Juni 1895	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 140	Pfge. 106 *)	Pfge. 34	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Empfängers als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende September 1895 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten: dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					140	101 *)	39			
				Dresden-Elbkai					180	146	34			
204	Oesterr. Nordwestbahn	Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn	a) Maschinen, b) Maschinentheile, ferner Eisen und Eisenwaaren der Position E. 6 und 7 des Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893 (in beliebigen Quantitäten)	Wichstadtl-Lichtenau	Častolowitz transit	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kreuzer: a) 36, b) 31	a) 25·2, b) 21·7	a) 10·8, b) 9·3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Firma H. Stiassny's Söhne als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende September 1895 bei der Oesterr. Nordwestbahn einzureichen sind	Diese Frachtermässigung gilt nur für Transporte, welche für die neue Fabrik der Firma H. Stiassny's Söhne in Reichenau a/K. bestimmt sind
				Wildenschwert	Častolowitz transit				a) 29, b) 24	a) 20·3, b) 16·8	a) 8·7, b) 7·2			
				Častolowitz trs.	Reichenau a/K.					50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen				
205	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erze aller Art	Podlugovi	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten zwei zweiachsigen oder eines dreiachsigen schmalspurigen Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterr.-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehre vom 1. Jänner 1894	kr. 123	kr. 119	kr. 4	Im Kartirungswege	—	Für die Umladung in Bosna-Brod wird 1 kr. pro 100 kg berechnet
				Vogošća					124	120	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
206	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend (Pos. B—12 der Güterclassification des Tarif-Theiles I);	Wörgl	Linz	Aufgabe als Frachtgut mit Frachtbriefen, auf welchen die Bozen-Meraner Bahn als Absender nach Linz, bezw. als Empfänger in Wörgl figurirt. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	67 kr.	34 kr.	33 kr.	Im Kartirungswege		
				und umgekehrt										
207	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art	Zloczów	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	Pfge. 290	Pfge. 263*)	Pfge. 27	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documents, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Gródek					269	263*)	6			
				Zloczów	Schönpriesen-Umschlag				285	258*)	27			
				Gródek					264	258*)	6			
				Zloczów	Dresden-Elbkai				326	299	27			
				Gródek					305	299	6			

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. **Döblinger Hauptstrasse H.-Nr. 1, Or.-Nr. 9, Gasthaus „zum Auge Gottes“,**
2. **Hernalser Hauptstrasse H.-Nr. 2, Or.-Nr. 276, Gasthaus,**
3. **Hernalser Hauptstrasse H.-Nr. 1, Or.-Nr. 1, Elterlein's Casino**

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV., Neubaugürtel Nr. 34, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens 9. Februar 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn:
Section Gürtellinie.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 24. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Ackerbaues und des Handels vom 5. Jänner 1895,*) durch welche die in der Ministerial-Verordnung vom 16. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 138, enthaltenen Durchführungs-Bestimmungen zum § 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, abgeändert werden.

An die Stelle der in der Ministerial-Verordnung vom 16. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 138, enthaltenen Anordnungen treten nunmehr folgende Bestimmungen:

Der erste Absatz der Durchführungs-Bestimmungen zu dem § 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, betreffend die Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, R.-G.-Bl. Nr. 35 und 36, hat zu lauten, wie folgt:

Die Ein- und Auslade-Stationen für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen auf Eisenbahnen sind von der politischen Landesbehörde, und zwar auf den von Privatverwaltungen betriebenen Bahnlinien nach mit der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, auf den der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien mit der im gegebenen Falle zuständigen Eisenbahn-Betriebs-Direction (Verkehrsleitung) gepflogenem Einvernehmen zu bestimmen.

Derselbe Vorgang ist vor der in Aussicht genommenen Auflassung einer bestehenden Ein- und Auslade-Station einzuhalten.

Die politische Landesbehörde hat auch die zur Untersuchung der Thiere berufenen Organe zu bestellen.

Bacquehem m. p. **Schönborn** m. p. **Falkenhayn** m. p. **Wurmbrand** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 8. Jänner 1895, Z. 69.822 ex 1894, an die Verwaltungen der selbstständigen Local- und Zahnradbahnen, sowie der Dampftramways mit ausschliesslichem Dampfbetrieb.

Das k. k. Handelsministerium findet sich bestimmt, die mit dem h. o. Erlasse vom 20. März 1894, Z. 12.564, für die Haupt- und die von denselben betriebenen fremden Bahnen (Haupt- und Localbahnen) bereits angeordnete Einführung der bei den zu Wien am 6., 7. und 8. November 1893 stattgefundenen Berathungen definitiv festgestellten neuen eisenbahnstatistischen Tabellen bis auf Weiteres, und zwar zunächst noch für das Betriebsjahr 1894, auch auf die selbstständigen Local- und Zahnradbahnen, sowie Dampftramways mit ausschliesslichem Dampfbetrieb auszudehnen.

Die geehrte Verwaltung (Direction) erhält nun in der Anlage ein Exemplar dieser Tabellen sammt Instruction mit dem Bemerken, dass die auf Grundlage derselben nachzuweisenden statistischen Daten bereits für das Betriebsjahr 1894 als erstes Gegenstandsjahr zu liefern sind.

Die neuen eisenbahnstatistischen Tabellen werden in zwei Exemplaren vorzulegen sein.

*) Enthalten in dem am 20. Jänner 1895 ausgegebenen VII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 14.

Das eine Exemplar ist für die Zusammenstellung der amtlichen Statistik dem statistischen Departement im k. k. Handelsministerium, welchem die fachmännische Prüfung, Richtigstellung, Bearbeitung und Veröffentlichung der gelieferten Daten obliegt, direct einzusenden.

Das andere Exemplar ist dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorzulegen und hat für dessen Amtsgebrauch zu dienen.

Beide Exemplare müssen vollständig sein, demnach auch jene Tabellen enthalten, welche leer ausfallen, oder wo die nachzuweisenden Daten gegenüber dem Vorjahre keine Aenderung erfahren haben.

Im ersteren Falle sind die betreffenden Tabellen mit „Vacat“ zu bezeichnen, im letzteren Falle die unverändert gebliebenen Daten in die bezüglichen Tabellen einzutragen und mit der Bezeichnung „conform dem Vorjahre“ zu versehen.

Mit der Vorlage der neuen Tabellen an das statistische Departement im k. k. Handelsministerium hat gleichzeitig auch jene der dem Tabellenwerke beigeschlossenen Nachweisung über die im Gegenstandsjahre beförderten Verkehrsgegenstände, welche mit dem früheren statistischen Colonnenverzeichniss ebenfalls einzusenden war, und deren Einlieferungstermin mit fünf Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres festgesetzt wird, und zwar in einfacher Ausfertigung, ferner jene des auf das Gegenstandsjahr bezüglichen Geschäftsberichtes und Protokolles über die ordentliche und ausserordentliche Generalversammlung der Gesellschaft in duplo zu erfolgen. Im Falle, als ein Geschäftsbericht oder ein Protokoll nicht zur Veröffentlichung gelangt, ist statt des ersteren eine von der betreffenden Bahnunternehmung bestätigte Abschrift der Hauptbilanz (des Hauptrechnungs-Abschlusses), des Gewinn- und Verlust-Contos (Erträgniss-Contos), sowie der Betriebsrechnung, statt des letzteren nur eine von der Bahnunternehmung gleichfalls bestätigte Abschrift des Protokolles vorzulegen.

Zum Zwecke der Beschleunigung der Vorlage der statistischen Tabellen sind die Einsendungstermine, welche auf den Umschlagsbogen der Tabellen angesetzt erscheinen, in drei Zeitabschnitte eingetheilt, und zwar fallen in den I. Zeitabschnitt jene Tabellen, welche zwei Monate, in den II. Zeitabschnitt jene, welche fünf Monate, und in den III. Zeitabschnitt jene Tabellen, welche sechs Monate nach Ablauf des Betriebsjahres einzusenden sind.

Diese Termine gelten als äusserste Einsendungstermine für die fertigen Elaborate.

Durch die Instruction zur Ausfüllung der Tabellen, welche nicht nur dem ganzen Tabellenwerke vollständig und separat beigegeben, sondern auch auf jeder einzelnen Tabelle ersichtlich gemacht ist, sind die Grundsätze festgestellt, nach welchen bei der Eintragung der statistischen Daten vorzugehen ist und die auf das genaueste beobachtet werden müssen.

Aus dieser Instruction ist Folgendes besonders hervorzuheben:

Die Eisenbahn-Verwaltungen haben blos die absoluten Daten, jedoch nicht nur für die eigenen, sondern auch für die von denselben in Betrieb genommenen fremden Bahnen, für letztere getrennt, in die mit fetten Nummern bezeichneten Colonnen einzustellen.

Die relativen Daten, deren Berechnung aus den absoluten erfolgen kann, werden vom statistischen Departement im k. k. Handelsministerium ermittelt.

Ist zu einer Angabe eine erläuternde Bemerkung zu machen, so ist dies durch ein neben der betreffenden Colonne beizusetzendes Zeichen (*) anzudeuten, die Bemerkung selbst aber ist auf der Rückseite der Tabelle anzuführen.

Im Allgemeinen sind die Daten in ganzen Zahlen einzustellen; dort, wo aus der Berechnung Decimalstellen sich ergeben, ist die letzte Stelle um eine Einheit zu erhöhen, wenn die darauf folgende Stelle 5 oder mehr als 5 beträgt. In gleicher Weise ist auch bei der Abrundung ganzer Zahlen vorzugehen.

Bei dem hohen Werthe, welche die zu liefernden statistischen Angaben für die amtliche Eisenbahnstatistik besitzen, bei der grossen Wichtigkeit, welche der Einheitlichkeit und Uebereinstimmung der statistischen Daten, die schon durch den Colonnenbezug in den betreffenden Colonnen hervorgehoben ist, beigelegt werden muss, und mit Rücksicht auf den Umstand, dass der Werth statistischer Arbeiten durch rasche Veröffentlichung wesentlich erhöht wird, ist es ein unbedingtes Erforderniss, dass die Vorlage der neuen statistischen Tabellen so rasch und so correct als möglich erfolge.

Es ist daher vor Allem nothwendig, dass behufs Erhebung und Zusammenstellung der statistischen Daten die zu diesem Zwecke etwa noch erforderlichen Massnahmen mit der grössten Beschleunigung getroffen werden.

Sollten der geehrten Verwaltung (Direction) auf Grund einer gesetzlichen Bestimmung oder besonderen Verfügung Betriebserleichterungen gewährt worden sein, in Folge welcher dieselbe sich nicht in der Lage befindet, gewisse Daten über Betriebsleistungen und finanzielle Ergebnisse überhaupt oder im Detail nachzuweisen, so wird dieselbe im ersteren Falle von der Nachweisung solcher Daten enthoben, im letzteren Falle kann dieselbe derlei Daten nach Massgabe der geführten Aufschreibungen angeben, jedoch ist sich hiebei in den Anmerkungen zu jenen Tabellen, in welche derlei Daten gehören, auf die bezügliche Gesetzesbestimmung, bezw. Verfügung zu berufen. Alle anderen Daten aber sind vollständig und genau einzustellen.

Da der durch die Veröffentlichung der Eisenbahnstatistik angestrebte Zweck nur im Falle der Einhaltung der vorgeschriebenen Einsendungstermine erreicht wird, sieht sich das k. k. Handelsministerium veranlasst, die geehrte Verwaltung (Direction) dringend aufzufordern, diesem Umstande, sowie dem Inhalte der statistischen Nachweisungen eine um so grössere Aufmerksamkeit zu widmen, als dasselbe einen besonderen Werth darauf legt, dass der Verfassung der amtlichen Eisenbahnstatistik die der Zeit und den Bedürfnissen entsprechende Sorgfalt zu Theil werde.

Das k. k. Handelsministerium gibt sich demnach der sicheren Erwartung hin, dass die geehrte Verwaltung (Direction) gerne bereit sein wird, eine Arbeit, deren präcise Ausführung und rasche Vollendung in ihrem eigenen wie im Interesse der Regierung liegt, möglichst zu fördern und zur Lösung der gestellten Aufgabe durch Lieferung vollständiger und verlässlicher Daten mitzuwirken, was keinen besonderen Schwierigkeiten unterliegen

kann, nachdem viele Angaben bei den einfacheren Bau- und Betriebsverhältnissen der Localbahnen von selbst entfallen oder nur einmalige Erhebungen bedingen, oder aber jeweils gegenüber dem Vorjahre keine, resp. nur unwesentliche Aenderungen erfahren.

Aus diesem Grunde wolle die geehrte Verwaltung (Direction) die Verfügung treffen, dass die Tabellen auf der Innenseite mit Datum und Unterschrift desjenigen Bureau- und Amtsvorstandes versehen werden, in dessen Abtheilung die Daten erhoben und zusammengestellt worden sind.

Weiters wird die geehrte Verwaltung (Direction) in Kenntniss gesetzt, dass die neuen eisenbahnstatistischen Tabellen und die dazu gehörige Instruction aus dem Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien sowohl im Ganzen, als auch im Einzelnen käuflich zu beziehen sind.

Schliesslich wird der geehrten Verwaltung (Direction) noch bekannt gegeben, dass dermalen im k. k. Handelsministerium Studien über die den Bahnen niederer Ordnung (im Sinne des neuen Gesetzes) zu gewährenden Erleichterungen in der Vorlage statistischer Daten gepflogen werden, deren Abschluss jedoch nicht in einem solchen Zeitpunkte zu gewärtigen steht, dass dadurch die vorstehend gegebenen Directiven zur Verfassung der Statistik für das Betriebsjahr 1894 einen Aufschub erfahren könnten.

Für das Betriebsjahr 1895 sollen schon die vereinfachten Formulare zur Einführung gelangen.

Wien, am 8. Jänner 1895.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Jänner 1895, womit für den Monat Februar 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $23^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Schluckenau—Nixdorf der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft ausgehende und bis zur österreichisch-sächsischen Grenze in der Richtung nach Sebnitz führende Eisenbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Gemeinde Nixdorf die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, von der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Schluckenau—Nixdorf der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft ausgehende und bis zur österreichisch-sächsischen Grenze in der Richtung nach Sebnitz führende Eisenbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 5. Jänner 1895. Z. 54.616 ex 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 9. December 1894, betreffend die Einrechnung von Zuschlagsfristen für die Salzkammergut-Localbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 9. December 1894, Z. 61.030, gestattet, dass für Güter, welche in den Stationen Ischl und Salzburg von der schmalspurigen Salzkammergut-Localbahn auf die anschliessende Hauptbahn und ebenso in umgekehrter Richtung im internen Verkehre mit directen Frachtbriefen übergehen, mit Rücksicht auf die erforderliche Umladung im Sinne des § 63, Punkt 3, des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden für Eilgüter und von 24 Stunden für Frachtgüter zur reglementarischen Lieferfrist berechnet werde.

Wien, am 9. December 1894. Z. 61.030.

Eröffnung der Localbahn Plan-Tachau.

Die Localbahn Plan-Tachau mit der Station Tachau und der Haltestelle Lohm ist am 16. Jänner 1895 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Hiebei gelangte die Station Tachau für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Lohm für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Verkehr von Wagenladungsgütern zur Eröffnung.

Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt, und ist diese Strecke speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen unterstellt worden.

Wien, 21. Jänner 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. November 1894, Z. 63.939, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 26. November 1894.

Verzeichniss

jener vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im III. Qnartal 1894 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2009	Kukowetz Lorenz	.	1	.	.	.	.	.
2031	Tonetti Johann	.	1	.	.	.	.	1
2153	Walter Josef	.	1	.	.	.	.	1
2196	Rzehoř Ignaz	.	1	.	.	.	.	1
2225	Berger Moriz	.	1	.	.	.	.	1
2314	Manhardt Josef	.	1	.	.	.	.	1
2347	Lachmann Johann	.	1	.	.	.	.	1
2350	Bertoldi Albino Giovanni	.	1	.	.	.	.	.
2361	Golob Franz	.	1	.	.	.	.	.
2451	Müller Johann	.	1	.	.	.	.	1
2476	Iwanowicz Anton August *)	1	.	.	.	.	.	1
2498	Berger Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
2584	Kostecki Johann	.	1	.	.	.	.	.
2587	Tesznar Laurenz	.	1	.	.	.	.	.
2592	Leśniański Johann	.	1	.	.	.	.	.
2616	Danner Michael	.	1	.	.	.	.	1
2623	Dittrich Carl	.	1	.	.	.	.	1
2643	Cupr Josef	.	1	.	.	.	.	.
2644	Koza Bartholomäus	.	1	.	.	.	.	1
2648	Kubik Anton Josef	.	1	.	.	.	.	1
2661	Polivka Wenzel	.	1	.	.	.	.	.
2924	Liszkowski Johann	.	1	.	.	.	.	1
3079	Tauschmann Josef	1	.	.	.	.	.	1
3215	Kureš Josef	.	1	.	.	.	.	.
3312	Lorenzetti Giuliano	.	1	.	.	.	.	1
3766	Zywicki Ludwig	.	1	.	.	.	.	1
3775	Obminski Anton	.	1	.	.	.	.	1
4094	Schöniger Franz	.	1	.	.	.	.	1
4436	Přibil Josef	1	.	.	.	.	.	1
4607	Stadler Alois	1	.	.	.	.	.	1
4765	Malach Adalbert	.	.	.	.	1	.	1
4948	Dukic Christof	1	.	.	.	.	.	1
4994	Ulaszek Jakob	1	.	.	.	.	.	1
5157	Enzmann Josef	1	.	.	.	.	.	1
5233	Leicht Konrad	1	.	.	.	.	.	1
5373	Starr Leopold	1	.	.	.	.	.	1
5374	Trompeteur Sigmund	1	.	.	.	.	.	1
5458	Cimadom Peter	1	.	.	.	.	.	1
5463	Dermota Anton	1	.	.	.	.	.	1
5561	Kadlec Ludwig	.	1	.	.	.	.	.
6036	Sommer Adolf Burkhard	1	.	.	.	.	.	1
6037	Swoboda Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
6153	Lansky Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
6155	Černy Carl	1	.	.	.	.	.	1
6180	Stöckl Josef	1	.	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
7076	Marcichów Ludwig	1	.	.	.	.	.	1
7107	Mazur Johann	1	.	.	.	.	.	1
7115	Bartik Alois	1	.	.	.	.	.	1
7127	Kwasnička Josef	1	.	.	.	.	.	1
7204	Skerl Anton	1	.	.	.	.	.	1
7228	Seisłowski Johann	1	.	.	.	.	.	1
7244	Kutzendörfer Carl	1	.	.	.	.	.	1
7262	Hüller Franz Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
7269	Stečkow Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7310	Lejczak Martin	1	.	.	.	.	.	1
7311	Tkacz Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
7313	Roháček Alois	1	.	.	.	.	.	1
7325	Bresnig Franz	1	.	.	.	.	.	1
7346	Klina Josef	1	.	.	.	.	.	1
7348	Krese Josef	1	.	.	.	.	.	1
7354	Stadler Johann	1	.	.	.	.	.	1
7367	Navrátil Anton	1	.	.	.	.	.	1
7379	Wacha Gottlieb	1	.	.	.	.	.	1
7418	Skalak Johann	1	.	.	.	.	.	1
7419	Palauch Aegydius	1	.	.	.	.	.	1
7422	Majdić Johann	1	.	.	.	.	.	1
7439	Pernich Paul	1	.	.	.	.	.	1
7452	Pasquali Josef Anton	1	.	.	.	.	.	1
7454	Kaifež Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7480	Gosch Johann	1	.	.	.	.	.	1
7487	Guttmann Leopold	1	.	.	.	.	.	1
7489	Kolbaba Josef Franz	1	.	.	.	.	.	1
7516	Maisl Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
7533	Bradza Albert	1	.	.	.	.	.	1
7559	Baran Simon (Senko)	1	.	.	.	.	.	1
7610	Sambi Johann	1	.	.	.	.	.	1
7632	Adamowicz Josef	.	.	.	.	1	.	1
7659	Šucharek Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
7731	Waiss Anton	1	.	.	.	.	.	1
7732	Hudyka Jakob	1	.	.	.	.	.	1
7756	Mole Franz	1	.	.	.	.	.	1
7782	Goldmann Georg	1	.	.	.	.	.	1
7809	Chodolak Joachim	1	.	.	.	.	.	1
7810	Szobak Johann	1	.	.	.	.	.	1
4271	Grimm Carl ***)	.	1	.	.	.	.	.
5286	Hohr Josef ***)	.	1	.	.	.	.	.
5994	Herbst Maximilian ***)	.	1	.	.	.	.	.
6334	Hikadé Johann ***)	.	1	.	.	.	.	1
8447	Suk Johann **) ***)	.	.	.	.	.	.	1
12357	Klupaty Richard ***)	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber wurde im Jahre 1884 angestellt; das Erlöschen des Certificates wurde jedoch bisher nicht verlautbart.

**) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen annullirt wurde.

***) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in der Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Aeltere und moderne Kauffahrteisegler.

Als vor wenigen Jahrzehnten der Dampf begann, die Herrschaft in den Kauffahrteiflotten der seehandeltreibenden Staaten anzutreten, schienen sich der Seeschiffahrt trübe Aussichten zu eröffnen. Es dauerte indes nicht lange, so zeigte sich, dass trotz der rasch auf einander folgenden Fortschritte, welche die Technik in der Schaffung ökonomisch arbeitender Schiffsmaschinen zu verzeichnen hatte, eine erfolgreiche Concurrenz Seitens grosser Segelschiffe noch sehr wohl dort denkbar sei, wo es sich um die Beförderung gewisser Massengüter auf grosse Entfernungen handelt. Diese Concurrenzfähigkeit steigerte sich wesentlich mit den grossen Erfolgen, welche man bei den ersten Versuchen, grosse Segelschiffe in Eisen und Stahl herzustellen, erzielte, und sie scheint endlich in allerjüngster Zeit durch die Ausrüstung derartiger grosser Segler mit Auxiliar-Dampfmaschinen noch beträchtlich zugenommen zu haben. In demselben Sinne mussten natürlich die Theuerung der Steinkohlenpreise und die höheren Löhne der Dampferbemannungen bei gleichzeitiger Erniedrigung der Frachtsätze wirken.

Was die Einführung von Auxiliarmaschinen für Segler anbelangt, so hat die jüngste Zeit damit eigentlich nur eine alte Idee der Schiffbauer und Rheder verwirklicht. Versuche wurden in dieser Richtung schon vor Jahrzehnten gemacht, doch konnten dieselben mit Rücksicht auf das geringe Deplacement der damaligen Segler, wie die Unvollkommenheit der Schiffsmaschinentechnik kein vortheilhaftes Resultat ergeben. Maschine und Kessel beanspruchen im Vergleiche zur Ladefähigkeit der Schiffe mehr Raum, als ihnen der Constructeur zugestehen konnte, und die verschiedenen, heute mit so grossem Vortheile verwendeten Hilfsmaschinen standen noch in ihrer ersten Kindheit. Dies wurde anders, als man bei gleichzeitiger stetiger Erhöhung des Schiffsdeplacements mit den Dimensionen und Gewichten der Treibapparate herabzugehen vermochte. Die Möglichkeit, die Calmengürtel durchdampfen und dadurch kostbare Zeitverluste vermeiden zu können, dann zum Ein- und Auslaufen in und aus geschlossenen Häfen sich der Maschinenkraft bedienen und hiedurch nebst den Schleppgebühren einen Theil der Lootsengelder ersparen zu können, schien zu verlockend, als dass man nun noch lange mit der Verwerthung dieser Neuerung gezögert hätte.

Einer der markantesten Vertreter des modernen Segelschiffstyps war der seinerzeit grösste Segler der Welt „Maria Rickmors". Dieses im Jahre 1892 auf unaufgeklärte Weise in den indischen Gewässern untergegangene, durchwegs aus Stahl gebaute Fahrzeug hatte bei einem Registergehalt von rund 4000 T. und einer Ladefähigkeit von 6000 t ein Deplacement von 8500 T., eine Länge von 115 m, eine Breite von 14·6 m und eine Raumtiefe von 8 m. Ein ausgedehnter Doppelboden sollte ebensowohl zum Schutze des Schiffes, wie den Zwecken einer bequemen Führung von bis zu 1200 t Wasserballast dienen. Die im Heck untergebrachte Dreifach-Expansionsmaschine entwickelte 650 ind. HP. und vermochte dem Schiffe mittelst einer Bevis-Schraube bis gegen 9 Knoten stündliche Fahrt zu verleihen. Durch die Wahl dieser Schraubengattung erreichte man die für die Fahrt unter Segel unbedingt nothwendige Verstellbarkeit der Propellerflügel bei gleichzeitiger Vermeidung eines Schraubenbrunnens. Das Gesammt-Segelareale des als Fünfmastbark getakelten Schiffes betrug 5277 m^2.

Von den heutigen Seglern des Weltverkehres unterscheiden sich die früher üblichen Fahrzeuge durch ein kleineres, 1500 T. selten übersteigendes Deplacement, sowie durch eine ungewöhnlich grosse Besegelung, wie sie sich auf die modernen Segelriesen gar nicht übertragen liesse, ohne ihre ohnehin bisweilen fragwürdige Sicherheit noch mehr zu gefährden.

Sehr zu beklagen ist, dass die Erhöhung des Bemannungsstandes mit der Steigerung des Deplacements keineswegs gleichen Schritt gehalten hat. Dies mag in erster Linie die Ursache für eine grosse Anzahl der in den letzten Jahren vorgekommenen Verluste von Segelschiffen sein. Noch vor 30 Jahren pflegte man solche Fahrzeuge, die nur einen Mann auf je 30 Registertonnen führten, als unverhältnissmässig schwach bemannt zu bezeichnen. Die meisten Kauffahrer führten einen Mann auf je 15 T. ihres Registergehaltes. Heute aber bildet das Verhältniss von 1 Mann auf 85—95 Registertonnen ungefähr die Basis für die Aufstellung der stärksten Bemannungen.

Man wundert sich vielfach, dass es den riesigen eisernen und stählernen Vier- und Fünfmastern unserer Tage nicht gelingt, grössere Geschwindigkeiten zu erreichen, als den in der Mitte des Jahrhundertes construirten Klippern. In Wirklichkeit ist es aber eben die Grösse der erstgenannten Fahrzeuge und damit die Unthunlichkeit, dieselben den Abmessungen des Schiffsrumpfes entsprechend zu besegeln, was der Entwicklung sehr grosser Geschwindigkeiten in mittleren Wetterlagen entgegensteht. Die modernen Segelschiffe werden — selbst wenn sie mit leistungsfähigen Auxiliarmaschinen ausgestattet sind — Mühe haben, ihre besten Reisezeiten auf das Niveau der günstigsten Resultate der Klipper der Fünfziger- und Sechziger-Jahre zu bringen, welche Tagesleistungen von 300 und 400 Seemeilen und noch darüber aufzuweisen hatten. Doch kann dies eben kein entscheidendes Moment in der Frage der Lebensfähigkeit der transoceanischen Segelschiffahrt sein, sobald hiebei — wie dies thatsächlich der Fall ist — nur Massengüter zum Transporte gelangen, bei denen es keineswegs auf unbedingt rasche Beförderung und pünktliche Ablieferung, sondern vielmehr in erster Linie auf thunlichst billige Beförderung innerhalb weiter Zeitgrenzen ankommt.

Obwohl also im Handelsverkehre der Segelschiffe Eile in der Regel nicht gerade noththut, sind die mittleren Reisezeiten, welche noch jetzt von Kauffahrteiseglern auf den Hauptstrassen des Welthandels erreicht werden, dennoch sehr gute zu nennen, und sie haben sich überdies — namentlich was die Route um Cap Horn anbetrifft — in den letzten Jahren nicht unerheblich verbessert.

Was zunächst die Reisen nach Westindien und den mittleren Breiten des östlichen Südamerika anbelangt, so finden wir als günstigste Reisedauer 23 Tage für die erstere und 31 Tage für die letztere Reise, und zwar speciell für die Fahrt nach Rio de Janeiro angeführt. In beiden Fällen handelt es sich um Schiffe von weniger als 1000 t Registergehalt.

Auf der Linie Hamburg—Calcutta ist die Leistung des Viermasters „Euterpe" von 2069 Registertonnen besonders hervorzuheben. Obwohl dieses Schiff auf seiner Reise anfänglich sehr ungünstige Windverhältnisse antraf, vollendete es dieselbe dennoch in der bemerkenswerth kurzen Zeit von 87 Tagen, während welcher es eine Generaldistanz von 319 Seemeilen und durch acht Stunden die Geschwindigkeit von 15 Knoten erreichte.

Eine hervorragende Rolle spielen auf der Linie

Canal—Ostindien—China die hauptsächlich dem Reisimport dienenden Schiffe der Bremer Rhederei Rickmers. Diese haben, circa 15 an der Zahl, sämmtlich über 1100 t Registergehalt und sind theils aus Holz in Deutschland, theils aus Stahl in England gebaut. Mehrere derselben führen Hilfsmaschinen bis zu 1200 ind. HP. Von diesen Schiffen legte der stählerne Viermaster „Robert Rickmers“ die Strecke Canal—Pulo Penang in 84 Tagen, das hölzerne Vollschiff „Etha Rickmers“ die Strecke Wesermündung—Rangoon in 92 Tagen zurück, während „Peter Rickmers“ die Reise von Bristol bis Oleleh an der Nordküste von Sumatra in 88 Tagen zu Ende führte. Als Mittel für Segelreisen nach Singapore wird die Zeit von 109 Tagen gerechnet.

Was die Rückreisen von Ostindien und Ostasien anbelangt, so werden sie häufig am Cap der Guten Hoffnung durch missliche Windverhältnisse stark verzögert. Trotzdem gelang es dem früher erwähnten Viermaster „Euterpe“, die Fahrt Calcutta—Canal in 92 Tagen, dann der Hamburger Bark „Papa“ und dem Bremer Vollschiffe „Columbus“, die Reise Sundastrasse—Canal in 81, bezw. 79 Tagen zurückzulegen. Namentlich die Reise des letztgenannten Schiffes muss bei der für die fragliche Strecke beobachteten durchschnittlichen Fahrtdauer von 105 Tagen als eine besonders günstige bezeichnet werden.

Auf der australischen Route sind es die Schiffe „Alycone“ und „Lina“, die in den letzten drei Jahren die raschesten Reisen gemacht haben. Vor den Westwinden des südlichen indischen Oceans segelte die „Alycone“ durch 14 Tage mit einer mittleren Fahrt von 11 Knoten und langte nach 81½tägiger Fahrt im Hafen von Sidney an. Noch weniger, und zwar nur 76 Tage, beanspruchte für dieselbe Fahrt die kleinere Bark „Lina“. Dass dies sehr gute Leistungen sind, steht ausser Frage, und doch stehen dieselben noch um volle 20, bezw. 16 Tage gegen jene des englischen Klippers zurück, der in den Sechziger-Jahren zwischen England und Melbourne verkehrte.

Interessant sind die von deutschen Schiffen auf der Fahrt um Cap Horn nach Chile erreichten Reiserecords. Hier hat in erster Linie die schöne, meist aus grossen modernen Fahrzeugen bestehende Flotte der Hamburger Rhederei F. Laeiss, besonders gelegentlich der Ausreisen nach Valparaiso, sehr gute Durchschnittsleistungen zu verzeichnen. Die Schiffe sind hiebei nur mässig mit Stückgütern beladen, die sie in Valparaiso so rasch als möglich löschen, um sich sodann behufs Einnahme von Salpeter, ihrem hauptsächlichsten Frachtgute, nach Iquique zu begeben. Der Aufenthalt in Chile wird auf das allernothwendigste beschränkt, um die eisernen Schiffsböden für die rasche Heimreise thunlichst rein zu erhalten. Schon wegen der minder günstigen Windverhältnisse im Atlantischen Ocean dauert jedoch die Rückfahrt in der Regel erheblich länger, als die Ausfahrt. Auf letzterer wieder ist es das mühsame Aufarbeiten gegen die meist stürmischen Westwinde und die circa 24 Meilen täglich ost- und nordostwärts setzende Cap Horn-Strömung, was den Fortgang der Schiffe auf Wochen hindurch verzögert und die Tüchtigkeit von Schiff und Bemannung auf eine harte Probe stellt. Die folgenden Angaben über die mittlere Dauer von 200 Reisen, die während der letzten Decennien auf der fraglichen Route gemacht wurden, zeigen indes, dass die fortschreitende Aufklärung des Gebietes südlich vom Cap Horn in oceanographischer Richtung schon viel für die Abkürzung des einst gefürchteten Seeweges gethan hat. Es stellte demnach die Deutsche Seewarte für die Fahrt Lizard—Valparaiso statistisch die nachstehenden Durchschnittssegelzeiten fest:

1876—1880	102 Tage	(Mittel aus 18 Reisen)
1881—1884	91 „	„ „ 38 „
1885—1888	88 „	„ „ 64 „
1889—1892	83 „	„ „ 74 „

Von den während der letzten zwei Jahre von deutschen Schiffen ausgeführten Reisen nach dem westlichen Südamerika gehören jene der Schiffe „Parchim“ und „Papa“, die für die Strecke Lizard—Valparaiso 69, beziehungsweise 65 Tage benöthigten, sowie die der „Selene“, die 67 Tage bis Iquique brauchte, zu den bemerkenswerthesten. „Urania“ legte die Reise vom Bristol-Canal bis Callao in 73 Tagen, „Parnass“ jene von Lizard bis zum selben Hafen in 78 Tagen zurück.

Die glänzendste Leistung und wohl vielleicht die beste, welche zwischen der Nordsee und Chile je erreicht wurde, vollbrachte das grösste der Laeiss'schen Schiffe, die viermastige Barke „Placilla“ von 2780 Registertonnen, gelegentlich ihrer im Februar 1892 unternommenen ersten Reise. Obwohl das Schiff nicht durchwegs vom Wetter begünstigt war, legte es die Strecke in dem äusserst kurzen Zeitraume von nur 58 Tagen zurück.

Fasst man die auf den einzelnen Theilen der in Rede stehenden Route bisher verzeichneten besten Segelleistungen zu einem einzigen Reisebild zusammen, so gelangt man zu folgenden Resultaten:

Von Lizard zur Linie	15·5 Tage
von der Linie bis 50° südlicher Breite . . .	20·5 „
von 50° S. im Atlantic bis 50° S. im Stillen Ocean	9·0 „
von 50° S. im Stillen Ocean bis Valparaiso .	5·0 „
Zusammen . .	50·0 Tage

Wie man sieht, blieb „Placilla“ gegen diese bis jetzt gewissermassen denkbar schnellste Fahrt nur um 8 Tage zurück.

Erwähnenswerth dürfte noch sein, dass die sechs letzten Reisen, welche der Führer der „Placilla“ während der Jahre 1888—1892 mit verschiedenen Schiffen zwischen dem Canal und Valparaiso ausgeführt hat, sämmtlich erheblich unter das Mittel der allgemein beobachteten Reisezeiten fallen, indem sie der Reihe nach die Zeiträume von 68, 65, 63, 65, 65 und 58 Tagen in Anspruch genommen haben.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Chrudim—Neu-Holitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Jänner die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Johann Figar, Advocat in Chrudim, Namens des Consortiums für die projectirte Localbahn Chrudim—Neu-Holitz vorgelegten Vorprojectes, betreffend die Varianten der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 6. September 1894, Z. 37.528, von der Genehmigung ausgeschlossenen Theilstrecke rücksichtlich des Anschlusses der neuen Localbahn an die Linie Chotzen—Halbstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, nebst dem Projecte eines Flügels von Unter-Roven der Projectsstrecke Morawan—Neu-Holitz nach Daschitz, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 61.134 ex 1894.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Podgorze—Lemberg: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Selzer, Bolland und Elster für die Herstellung einer Schleppbahn, abzweigend in km 15.898 der Bahnstrecke Lemberg—Stryj zum Kalksteinlager dieser Firma, für den 24. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Julian Poznónski betraut. [G.-I.-Z. 1030.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Fürst Hohenlohe-schen Berg und Hüttenverwaltung für die Anlage einer von der Station Dzieditz abzweigenden, zu ihrem Zinkwalzwerke führenden Schleppbahn für den 24. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 671.]

— (Magazinseinbau am Bahnhofe in Wien.) Zur Lagerung von kleineren Colli wurde am Südbahnperron des Wiener Bahnhofes ein Magazinseinbau hergestellt. [31. December 1894. Z. 71.155.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Lampisteriehäuschen in Teschen.) In der Station Teschen wird zur Unterbringung der Lampisterie ein Häuschen hergestellt. [31. December 1894, Z. 70.836.]

Böhmische Commercialbahnen. (Erweiterung der Wegübersetzung in km 2·0/1.) Das von der Verwaltung der Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project, betreffend die Umwandlung der Niveauübersetzung in km 2·0/1 der Strecke Kopidlno—Bakov in eine Bezirksstrassenübersetzung, wurde genehmigt. [19. Jänner, H.-M.-Z. 2065.]

Dampftramway vorm. Krauss & Comp. (Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 14. December 1894 vorgenommenen politischen Begehung des Projectes für die Herstellung einer provisorischen Ausweiche in km 3·7/9 der Strecke Hietzing (Station)—Neue Welt in der Lainzerstrasse wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Wien ertheilt. [H.-M.-Z. 3427.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 16. Juli bis zum 10. September 1894 fanden im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung rücksichtlich sieben Stück für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Verbund-Güterzuglocomotiven die technisch-polizeilichen Prüfungen mit günstigem Ergebnisse statt. Sämmtliche sieben Maschinen sind nach den Bestimmungen des Handelsministerialerlasses vom 28. März 1893, Z. 11.767, zum Theil in der Maschinenfabrik Krauss & Comp. in Linz, zum Theil in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft neu gebaut und gehören der Serie 59, Kategorie III c. an. Die Inventarnummern derselben sind 5913, 5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5919 und die Fabrikationsnummern 2398, 2399, 2400, 2401, 2969, 2979. Die Kessel der sieben Maschinen haben die gesetzliche Kesselprobe anstandslos bestanden. Die gleichartig gebauten Maschinen haben im Ganzen drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind mit einander gekuppelt. Die Locomotiven haben wagrechte aussenliegende Dampfcylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Heusinger hergestellt, ist aussenliegend, und geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird mittelst sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen, und ist zwischen den Federn der dritten Achse eine Traverse vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen. Ausserdem ist vorhanden ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, System Friedmann, Classe E, Nr. 9, ein Sandstreuapparat mit Sieb, Vacuumbremse, auf den Tender und Wagenzug wirkend, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser (Haushälter) und Anfahrvorrichtung nach System Gölsdorf. Die Spurweite bei sämmtlichen Maschinen ist normal. Die Probefahrten fanden auf der 11·9 km langen Staatsbahnstrecke Wien—Purkersdorf statt, und wurden hiebei maximale Geschwindigkeiten von 65, 68, 72 und 76 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 44, 45, 47, 52 und 56 km per Stunde erreicht. Da jede dieser vorbeschriebenen Locomotiven auch bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen stets sicheren und ruhigen Gang bewahrte und die technisch-polizeilichen Prüfungen ein vollkommen befriedigendes Resultat ergaben, konnten diese sieben Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben werden. [Z. 70.065 ex 1894.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beförderung eines Personenzuges mit verkehrt gestellter Maschine.) Mit 1. Mai wird auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Personenzug zur Einführung gelangen, welcher ab Schönbrunn um 1 U. 16 M. Nachts verkehren und in Oderberg um 1 U. 55 M. Nachts ankommen soll. Damit nun das Anschlussintervall dieses Zuges in Schönbrunn an den Zug Nr. 1224 von Troppau entsprechend kurz bemessen werden kann und die Locomotive des letzteren Zuges, welche zur Beförderung des neuen Personenzuges benützt werden wird, nicht umgedreht werden muss, so hat die k. k. General-Inspection die Beförderung des von Schönbrunn nach Oderberg verkehrenden Personenzuges mit verkehrt gestellter Locomotive (Tender voran) gegen Einhaltung folgender Bedingungen gestattet:

1. Die Tenderachsen müssen genügend belastet sein.
2. Die fahrplanmässigen normalen Fahrzeiten dürfen nicht abgekürzt werden.
3. Auf dem vorangehenden Tender ist als Tenderwache ein Zugbegleiter zu postiren, dem die Beobachtung der zu befahrenden Strecke und der Signale obliegt.
4. Die Ausschau vom Tender auf die Bahn muss unbehindert sein. [12. December 1894, G.-I.-Z. 14.722.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Betriebsleitung.) Das k. k. Handelsministerium hat die Ernennung des Anton Gindl zum definitiven Betriebsleiter der Localbahn Innsbruck-Hall genehmigt. [6. Jänner, H.-M.-Z. 70.022 ex 1894.]

Nachrichten aus Ungarn.

Szilágyságer Localbahnen. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart den Nachtrag zur Concessionsurkunde der Szilágyságer Localbahnen, d. s. die Linien Nagy-Karoly—Zila und Sármasság—Szilágysomlyó, laut welchem zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 5. Jänner über Antrag des kgl. ungarischen Handelsministers der genannten Actiengesellschaft die Bewilligung ertheilt wird, ihr laut § 7 der Concessionsurkunde vom 23. December 1886, Z. 49.729, mit 2,347.500 fl. bemessen gewesenes Actiencapital um die Summe von 250.000 fl., das ist auf insgesammt 2,597.500 fl. zu erhöhen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau nachfolgend bezeichneter Localbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 78.962, dem Grafen Hermann Leiningen, Einwohner von Titel,
   a) für eine von der Station O-Becse der Linie Szabadka—Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitatsbahnen abzweigende und diese längs der Theiss über Tisza-Földvár, Csurog, Gyurgyevo, Zsablya, Kovil-Szent-Iván, Vilova und die Gemarkung der Gemeinde Lok bis Titel führende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Zsablya der Linie a) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Káty in der Station Uj-Vidék (Neusatz) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony—Belgrad verbindende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Hauptlinie, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 81.903, dem Julius Szilágyi, Einwohner von Kunágota, für eine von der Station Arad der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis und der Linie Arad—Temesvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner den Linien Szeged—Arad und Arad—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen abzweigende und diese über Tornya, Nagy-Varjas, Kis-Varjas, Marczibányi-Dombegyháza, Matencloit-Dombegyháza und die Gemarkung der Gemeinde Református-Dombegyháza in der Station Magyar-Bánhegyes mit der Linie Mezőhegyes—Ketegyháza der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und diese von dort aus über Apácza und die Gemarkung der Gemeinde Puszta-Földvár in der Station Orosháza mit der Hauptlinie

Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Szarvas—Mezöhegyes der in ihrem Betriebe stehenden Békés-Csanáder Localeisenbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 10. November 1894, Z. 87.834, der Fünfkirchener Bauunternehmungsfirma Adolf Engel & Söhne für eine von Komló ausgehende, über Jánosi und Kárasz führende und an einem geeigneten Punkte nächst der Station Szalatnak in die Linie Dombovár—Báttaszék einmündende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 76.341, dem Ingenieur Béla Veith und dem Advocaten Dr. Raphael Neumann, Einwohnern von Budapest,
   a) für eine von der Endstation Ózd der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Bánréve—Ózd der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz abzweigende und diese über Csépány, Arló, Járdánháza, Nádasd, Szt. Domokos, Szucs, Bocs, Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Bakta in der Station Eger (Erlau) mit der Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Linie Budapest—Hatvan—Füzes-Abony—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) eine von der zukünftigen Station Szt. Domokos der Linie a) abzweigende und diese über Lelesz, Szt. Erzsébet, Pétervására und Ivád in der Station Balla mit der Linie Kis-Ujszállás—Kis-Terrenne der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahnen verbindende,
   c) eine von der zukünftigen Station Bátor der Linie a) abzweigende, über Aranyos und Fedémes bis Pétervására, als seinerzeitiger Anschluss an die projectirte Localbahn Pétervására—Mátra-Mindszent (vergleiche Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1892 und Nr. 8 ex 1893), führende normalspurige Localbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szepes-Béla-Barlangliget—ungar.-galizische Landesgrenze. (Projectirte Trasse.) Wie aus Budapest berichtet wird, besteht die Absicht, die von der Station Szepes-Béla-Barlangliget der im Betriebe der Direction der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Localbahn Podolin—Szepes-Béla-Barlangliget—Poprat-Felka aus projectirte Linie Szepes-Béla-Barlangliget—ungar.-galizische Landesgrenze (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 90 ex 1894) über Tótfalu und die Gemarkung der Gemeinde Rety zu führen, dort die Karpathen zu übersetzen und selbe weiterhin über Hanusfalva-Máthiasfalu und Ófalu bis zur ungar.-galizischen Landesgrenze nächst Neumarkt fortzusetzen.

Budapester Untergrundbahn. (Anlage der unterhalb der Strassenfläche herzustellenden Eisenbahnperrons, sowie der oberirdischen Wartelocalitäten.) Die hauptstädtische Communalverwaltung hat die von der Direction der Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1894) vorgelegten Pläne für den Bau und das Arrangement der am Giselaplatze einerseits und im Stadtwäldchen andererseits anzulegenden Kopfstationen, sowie der zwischen diesen beiden liegenden Haltestellen genehmigt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Vollzug der technisch-polizeilichen Begehung des für Locomotivbetrieb eingerichteten Streckenabschnittes Filatoridamm—Palffyplatz—Brückenkopf der Kettenbrücke.) Die vom kgl. ungar. Handelsminister unter Führung des Ministerialsecretärs Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertretung der interessirten Staats- und Comitatsbehörden, sowie jener der hauptstädtischen Communalbehörden und der Strasseneisenbahn-Gesellschaft angeordnete technisch-polizeiliche Begehung jener Strecken des am rechtsseitigen Donauufer im Bereiche der Ofener Stadtbezirke gelegenen Betriebsnetzes der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1895) hat am 8. Jänner stattgefunden. Begangen wurde die Strecke vom Filatoridamm aus bis zum Palffyplatz, nachdem der Locomotivbetrieb vorläufig nur bis zu diesem Punkte eingeleitet wird, von wo aus, durch Vermittlung der Budapester Ringbahn, die Anschlüsse an sämmtliche Budapester Bahnhöfe der Hauptbahnen, und durch die Ofener Linie der Strassenbahn-Gesellschaft der Anschluss mit deren gesammtem Betriebsnetze dies- und jenseits der Donau vermittelt wird. Die Commission stellte den Umfang der Sicherheitsvorkehrungen sowohl für den Zugs-, als auch für den öffentlichen Strassenverkehr fest, normirte die Maximalfahrgeschwindigkeit, sowie die Uebergangsmodalitäten ganzer Züge und einzelner Waggons etc. Am Palffyplatze ist eine Station mit Wartehalle zu errichten und diese telephonisch mit der Station „Lucas-Bad" der Ringbahn, sowie mit der Station „Filatoridamm" der Szent-Endreer Localbahn zu verbinden. Es wurde schliesslich angeordnet, die diesbezüglich noch auszuführenden Arbeiten bis 1. Februar zu vollenden, mit welchem Tage die Einfahrt der Züge zu beginnen hat.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im November 1894.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1894 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 26 Entgleisungen und 32 Zusammenstösse in Stationen und 205 sonstige, meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 246 Personen zu Schaden gekommen, sowie 61 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 242 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 18 verletzt, und zwar entfallen 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover, 1 Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, 4 Verletzungen auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, je 2 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Frankfurt und Hannover und auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Altona, in Berlin, in Elberfeld, in Erfurt und in Köln (rechtsrh.), auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 21 getödtet und 163 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 18 getödtet und 20 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 30 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.541·89 km Betriebslänge und 1.016,775.255 geförderten Achskilometern) 254 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, in dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) in Köln und auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen; B. Privatbahnen (bei zusammen 2299·05 km Betriebslänge und 33,548.095 geförderten Achskilometern) 20 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, auf der Stargard-Küstriner und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Russland. (Stand der Arbeiten auf der Sibirischen Eisenbahn Ende 1894.) Auf der Theilstrecke Tscheljabinsk—Omsk der Westsibirischen Bahn (743 Werst) sind alle Arbeiten mit Ausnahme der Festigung der Abhänge und einiger Dämme vollständig beendet, ebenso die Röhrenlegung und der Brückenbau, ausgenommen die grossen Brücken über den Tobol, Ischim und Irtysch. Ferner ist auf der ganzen Strecke die Telegraphenlinie im Betriebe. Von den Baulichkeiten sind fertiggestellt: 60 pCt. der Wächterhäuschen, 50 pCt. der Halbkasernen, 50 pCt. der Kasernen und 62 pCt. der Ueberfahrten. An rollendem Materiale sind 29 Locomotiven, 450 gedeckte Waarenwaggons, 537 Platformen und 8 Passagierwaggons vorhanden. — Auf der zweiten Strecke der Westsibirischen Bahn (von Omsk bis zum Flusse Ob, 579 Werst) sind 72 pCt. der Erdarbeiten des Bahnkörpers und 20 pCt. der Stationen vollendet. Der Schienenstrang ist in der Länge von 100 Werst östlich von Omsk gelegt. Von den Bahngebäuden sind 9 pCt. der Halbkasernen und 33 pCt. der Kasernen im Rohbau fertig; 11 Locomotiven, 70 gedeckte Waarenwaggons und 393 Platformen sind auf der Linie in Verwendung. — Auf der Mittelsibirischen Bahn (1732 Werst) sind die Trassirungen vollständig beendet, ebenso auch auf der Zweigbahn Tajeshnaja—Tomsk in einer Länge von 90 Werst. Auf der Theilstrecke vom Flusse Ob bis Krasnojarsk (719 Werst) sind über 38 pCt. der Erdarbeiten ausgeführt, und östlich vom gedachten Flusse gegen 300 Werst Schienen gelegt und ballastirt. Auf der Theilstrecke Krasnojarsk—Irkutsk (1013 Werst) sind 37.000 Cubikfaden an Erdarbeiten bewältigt. Sämmtliche Arbeiten auf der

ersten Strecke sollen im Jahre 1897, auf der zweiten im Jahre 1898 beendigt werden. — Auf der Süd-Ussuribahn (Wladiwostok—Grafskaja, 377 Werst) sind alle Erdarbeiten und Baulichkeiten vollendet, die Schienen in einer Ausdehnung von 328 Werst gelegt und 198 Werst des Bahndammes ballastirt. Der Telegraf ist auf der ganzen Linie in Thätigkeit. An Rollmaterial sind 23 Locomotiven, 182 Waaren- und 19 Passagierwaggons vorhanden. Der Passagier- und Waarenverkehr ist von Wladiwostok bis Ussuri (327 Werst) provisorisch eröffnet. — Auf der Nord-Ussuribahn Grafskaja—Chabarowsk (335 Werst) sind die Untersuchungen vollständig beendigt, und soll diese Strecke im Jahre 1896 vollendet werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona“ aus Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 2. December 1894 nach 35tägiger Fahrt mit 12 Passagieren und 1539 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 3000 kg Fischöl, 50.000 kg Kupfer, 1000 kg Pflanzenwachs, 1920 kg Bambus, 10.150 kg Curiositäten; aus Yokohama 700 kg Curiositäten, 360 kg Perlmutter; aus Hongkong 1200 kg Oelessenz, 3600 kg span. Rohr, 65.625 kg Quassia (hievon 21.875 kg für Venedig); aus Canton 2300 kg Seide; aus Shanghai 36.008 kg Pflanzenfett, 1000 kg Ricinussamen, 12.350 kg Felle; aus Penang 25.200 kg Zinn, 10.080 kg Pfeffer, 5040 kg Coprahwurzel; aus Macassar 32.886 kg Kaffee; aus Singapore 50.400 kg Zinn, 20.640 kg Gambier, 101.280 kg Coprahwurzel, 3000 kg Perlmutter, 360 kg Guttapercha, 45.260 kg Pfeffer (hievon 10.100 kg für Venedig), 110.400 kg Kaffee; aus Colombo 2760 kg Zimmt (hievon 2300 kg für New-York), 40.499 kg Cocosnussöl, 5684 kg Kaffee, 1500 kg Cocosnüsse; aus Calcutta 300 kg Thee, 39.788 kg Felle (hievon 25.375 kg für Venedig), 13.195 kg Leinwand, 181.187 kg Jute; aus Bombay 14.000 kg Datteln, 69.375 kg Baumwolle (hievon 38.850 kg für Venedig), 2537 kg Ingwer, 5075 kg Indigo, 101.500 kg Teelseed, 7714 kg Gingellysamen, 2791 kg Gummi, 10.657 kg Myrabolamen, 11.500 kg Ricinussamen (für Venedig), 1268 kg Oelsamen (für Venedig), 27.913 kg Spelt (für Venedig), 5075 kg Felle (für Venedig); aus Madras 172.975 kg Baumwolle; aus Aden 4060 kg Gummi, 1776 kg Kaffee, 1609 kg Myrrhen, 708 kg Wachs, 11.368 kg Weihrauch; aus Suez 21.882 kg Gummi, 140 kg Därme; aus Port-Said 4388 kg Felle, 20.090 kg Seide, 800 kg Curiositäten und 160.854 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,009.342 fl. österr. Währ.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Sachsen hat als Chef der Elbestrombauverwaltung die nachstehende Polizeiverordnung, betreffend den Betrieb der Personendampfschiffahrt auf der preussischen Elbestrecke von der sächsischen Grenze bis zur Seevemündung, unterm 21. December 1893 erlassen:

Auf Grund des § 138 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 werden hiedurch für die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Elbe zum Zwecke der gewerbsmässigen Beförderung von Personen folgende Vorschriften erlassen:

§ 1. Erlaubniss.

Für jedes Dampfschiff oder Dampfboot, welches auf der Elbe zur Personenbeförderung benützt werden soll, ist ausser dem in § 10 der Additionalacte zur Elbeschiffahrtsacte vom 13. April 1844 vorgeschriebenen Schiffspatent noch ein besonderer Erlaubnisschein des Bezirks-Wasserbauinspectorates der Elbestrombauverwaltung erforderlich. Dieser Erlaubnissschein ist durch den Schiffseigner oder Schiffsführer in jedem Jahre vor Beginn der Schiffahrt von Neuem zu erwirken. Zuständig für die Ertheilung des Erlaubnissscheines ist der Baubeamte, in dessen Bezirk der Wohnsitz des Unternehmers liegt, oder im Falle dieser ausserhalb des Bereiches der Elbestrombauverwaltung wohnt, der Baubeamte, zu dessen Bezirk der Ausgangsort des Unternehmens gehört. Wenn jedoch die Fahrten von einer anderen Wasserstrasse auf die Elbe übergehen, ist derjenige Baubeamte zuständig, dessen Bezirk bei den Fahrten zuerst berührt wird. In dem Erlaubnissscheine wird die zulässige Anzahl der gleichzeitig auf dem Dampfschiffe oder Dampfboote zu befördernden Personen und die Zahl der Bemannung bestimmt. Die in anderen Elbeuferstaaten heimathberechtigten Dampfschiffe oder Dampfboote unterliegen vorstehenden Bestimmungen nicht, soferne sie von ihrer zuständigen Behörde einen Erlaubnissschein zum Betriebe der Personenschiffahrt auf der Elbe führen und die höchste Anzahl der gleichzeitig aufzunehmenden Personen darin festgesetzt ist. Das Schiffspatent und der Erlaubnissschein sind stets auf dem Schiffe mitzuführen.

§ 2. Beschaffenheit und Ausrüstung des Dampfschiffes.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass das Dampfschiff nebst Dampfkessel und Maschine während des Betriebes sich in gutem und brauchbarem Zustande befinde. Die Zahl der Personen, welche nach dem Erlaubnissscheine gleichzeitig auf dem Schiffe befördert werden darf, ist auf einer in die Augen fallenden Tafel in mindestens 15 cm hoher Schrift anzugeben. Das für die Benützung der Fahrgäste bestimmte Deck muss mit einer starken Einfriedung von mindestens 85 cm Höhe, von Oberkante Deck aus gemessen, versehen sein. Besteht die Einfriedung aus Stützen, welche unter einander durch Stangen oder Ketten verbunden sind, so darf die Entfernung der Stützen von einander 1 m nicht überschreiten. Dieselben müssen am oberen Ende mit einer festen Handleiste und in den Zwischenfeldern mit Geflecht oder Ketten versehen sein, um ein Durchfallen von Personen zu verhindern. Eingänge zu den Maschinen- und Kesselräumen und die Treppenzugänge müssen sicher eingefriedigt oder in anderer Weise gegen das Hinein- oder Herabfallen geschützt sein. Die Stellung der Steuervorrichtung und Commandobrücke muss den dort beschäftigten Personen einen freien Ueberblick nach allen Seiten gewähren: auch darf der Zugang vom Deck zur Steuervorrichtung und Commandobrücke durch Fahrgäste nicht behindert sein. Jedes Dampfschiff hat bei einer Aufnahmefähigkeit bis zu 200 Personen mindestens ein Boot, bei grösserer Aufnahmefähigkeit mindestens zwei Boote mitzuführen, welche stets unbeladen bleiben müssen und sofort zum Gebrauche klar gemacht werden können. Bei denjenigen Dampfschiffen und Dampfbooten, welche sich auf kurze Fahrten in der Nähe belebter Ufer beschränken, kann die Mitführung von Booten durch den Bezirks-Wasserbauinspector erlassen werden. Jedes Dampfschiff muss mit einem der Grösse des Schiffes entsprechenden Anker sammt zugehöriger Kette, sowie mit allem sonstigen Zubehör der Schiffahrt ausgerüstet sein. Bei Dampfschiffen mit einer Aufnahmefähigkeit von mehr als 100 Personen ist noch ein Reserveanker nebst Kette an Bord zu halten. Jedes zur Personenfahrt benützte Dampfschiff hat bei einer Aufnahmefähigkeit bis zu 200 Personen vier Rettungsringe und für je 100 Personen mehr je einen weiteren Rettungsring zu führen, welche, auf dem Schiffe zweckmässig vertheilt, an leicht zugänglichen Stellen aufzubewahren sind.

§ 3. Schiffsbesatzung.

Auf jedem zur Personenfahrt bestimmten Dampfer müssen während des Betriebes der Schiffsführer und die für den Dampfkessel, die Maschine und den Schiffahrtsbetrieb erforderliche Bedienungsmannschaft (§ 1) anwesend sein. Bei Dampfschiffen mit einer Aufnahmefähigkeit von mehr als 200 Personen muss ausser dem Schiffsführer noch eine zweite Person der Schiffsbesatzung das für die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Elbe vorgeschriebene Schifferpatent besitzen.

§ 4. Ausübung des Betriebes.

Kein Personendampfer darf gleichzeitig eine grössere Anzahl von Personen befördern, als nach dem Erlaubnissschein zulässig ist. Zum Auf- und Absteigen sind von den Fahrgästen nur die dazu bestimmten Ein- und Ausgänge, Treppen und Landebrücken zu benützen. Das Auf- und Absteigen darf bei Anlegestellen erst nach vollständiger Festlegung des Dampfschiffes, bei Kahnstationen erst nach eingetretenem Stillstande der Maschine erfolgen und hat im Uebrigen nach näherer Anweisung des Schiffsführers oder der polizeilichen Aufsichtsbeamten stattzufinden. Auf Anordnung derselben müssen die an Bord befindlichen oder überzähligen Personen das Schiff verlassen. Nach Ankunft des Dampfschiffes am Anlegeplatz dürfen Personen nicht eher aufsteigen, als bis die das Schiff Verlassenden abgestiegen sind. Das Aus- und Einladen von Gütern mit Ausnahme des Gepäckes der absteigenden Fahrgäste darf an den für das Auf- und Absteigen der Personen dienenden Ausgängen oder Landebrücken erst erfolgen, nachdem die absteigenden Fahrgäste das Schiff verlassen haben. Dagegen haben an den Kahnstationen die auf das Dampfschiff aufsteigenden Personen den Kahn zuerst zu verlassen, und es darf die Aufnahme der vom Dampfschiffe absteigenden Personen in den Kahn erst erfolgen, nachdem auch alle für das Dampfschiff bestimmten Güter auf dasselbe geschafft worden sind. Jedermann muss für das unbehinderte Auf- und Absteigen, sowie Aus- und Einladen Platz machen. Das Drängen, Stossen und Schieben ist hiebei

verboten. Während des Aus- und Einsteigens der Fahrgäste ist neben dem Landungssteg mindestens ein Bootsmann zur Aufrechthaltung der Ordnung hinzustellen. Sofern nach eingetretener Dunkelheit eine Benützung des Landungssteges durch Fahrgäste stattfinden soll, ist für eine gehörige Beleuchtung desselben Sorge zu tragen. Den Fahrgästen ist das Betreten der Commandobrücke und der Radkasten nicht gestattet. Auf denjenigen Dampfschiffen, welche ein vorschriftsmässig hergerichtetes Oberdeck mit besonderem Aufgange führen, darf dieses von den Fahrgästen nach näherer Bestimmung des Schiffsführers zum Aufenthalte benützt werden. Bedingung ist hiebei, dass der Stand des Schiffsführers und Steuermannes durch die das Oberdeck betretenden Fahrgäste in keiner Weise behindert wird. Bei Fahrten während der Nacht oder bei dichtem Nebel muss auf dem von Personen stets frei zu haltenden Vordertheil des Deckes eine Wache aufgestellt sein. Wenn auf einer Station das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen ohne Gefahr für die Personen nicht erfolgen kann, so darf dasselbe nicht stattfinden. Vor der Abfahrt von einer Anlegestelle und bei der Annäherung an Anlegestellen ist mit der Schiffsglocke zu läuten. Im Uebrigen gelten für die Ausübung des Betriebes und hinsichtlich der gegenseitigen Befugnisse und Obliegenheiten des Schiffsführers, der Mannschaften und der Fahrgäste die für die Dampfschiffahrt auf der Elbe bestehenden allgemeinen Vorschriften.

§ 5. Regelmässige Fahrten.

Unternehmer, welche Fahrten zwischen bestimmten Orten mit regelmässig festgesetzten Abfahrts- und Ankunftszeiten unterhalten wollen, haben zuvor der Polizeibehörde des Unternehmungsortes einen Fahrplan nebst Tarif vorzulegen, aus welchem sich die Abfahrts- und Ankunftszeiten ersehen lassen. Der Fahrplan nebst Tarif ist nach erfolgter Genehmigung durch die Polizeibehörde durch Anschlag an den Abfahrtstellen zur öffentlichen Kenntniss zu bringen und, soweit nicht unvermeidliche äussere Veranlassungen es hindern, pünktlich einzuhalten. Höhere Fahrpreise, als tarifmässig festgesetzte, dürfen unter keinen Umständen gefordert werden. Von der Aufnahme wie der Einstellung der Fahrten sind die Polizeibehörde des Ortes und die zuständigen Bezirks-Wasserbauinspectoren in Kenntniss zu setzen; auch sind Betriebseinstellungen durch Anschlag an den Abfahrtsstellen bekannt zu geben.

§ 6. Einrichtung von Anlegestellen.

Zur Einrichtung und Benützung von Anlegestellen für die Personendampfschiffahrt ist, abgesehen von der etwa sonst dazu erforderlichen Genehmigung, eine besondere Erlaubniss des zuständigen Bezirks-Wasserbauinspectors einzuholen. An jeder Anlegestelle sind die nach Anordnung des Baubeamten erforderlichen Anordnungen zu treffen, um das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste gefahrlos und bequem zu machen. Die Landungsstege müssen mindestens 1 m breit und an beiden Seiten mit einem Geländer versehen sein.

§ 7. Polizeiliche Beaufsichtigung.

Jedes Dampfschiff oder Dampfboot, mit welchem Personen befördert werden, unterliegt hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit des Schiffskörpers, der Kessel und der Ausrüstung der Aufsicht des zuständigen Bezirks-Wasserbauinspectors. Dieser ist befugt, sich jederzeit persönlich oder durch ihm unterstellte Beamte während des Stillliegens und während der Fahrt des Schiffes von dem Zustande desselben zu überzeugen. Die Führer, Maschinisten und Mannschaften des Fahrzeuges unterliegen in Bezug auf ihre Befähigung ebenfalls der Beaufsichtigung des zuständigen Bezirks-Wasserbauinspectors. Dampfschiffe, welche den vorstehend gestellten Anforderungen nicht entsprechen, werden erforderlichen Falles polizeilich ausser Betrieb gestellt und dürfen erst wieder in Betrieb genommen werden, nachdem dies polizeilich genehmigt worden ist. Den zuständigen Aufsichtsbeamten ist die zum Zwecke der Ueberwachung des Betriebes erforderlich werdende Mitfahrt unentgeltlich zu gestatten.

§ 8. Strafen.

Uebertretungen vorstehender Bestimmungen werden, soweit sie in den allgemeinen Gesetzen nicht mit höheren Strafen bedroht sind, mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit verhältnissmässiger Haft bestraft.

§ 9. Schlussbestimmung.

Diese Polizeiverordnung tritt vom 1. April 1894 ab in Kraft. Derselben entgegenstehende Bestimmungen sind von da ab aufgehoben.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1895. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Innsbruck.) Die Zahl der Sachverständigen beträgt 82, d. i. um 13 mehr als am Beginne des Vorjahres. Von diesen 82 sind 32 Ingenieure, Geometer, Baugewerbetreibende, 15 Gastwirthe (von diesen sind 10 auch im Besitze einer Landwirthschaft), 9 Forstwirthe, 5 Industrielle und 1 Gemeindebeamter; die übrigen betreiben Landwirthschaft. [29. December 1894, Z. 70.702.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 8., bezw. 10. December 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Versecz—Kubin-Dunapart (84·6113 km) und Szombathely — Rum (21·002 km) der königl. Ungar. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

(Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.) Zu diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Verlosungen.

Am 24. Juli 1894:

Bekeser Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung seit 2. Jänner).

Am 15. December 1894:

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung seit 2. Jänner).

Am 31. December 1894:

Bacs-Bodrogher Localeisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Welser Localbahnen. Actien (Rückzahlung seit 2. Jänner).

Am 1. Jänner:

Eisenbahn Güns-Steinamanger. 6 pCt. Prioritätsactien v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Muranythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Somogy-Szobb-Barcser Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Priotitäten (Rückzahlung ab 1. April).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten, 4 pCt. Goldprioritäten und 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Popradthaler Vicinaleisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883, 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1884, 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. April).

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Eisenbahn-Anlehen v. J. 1849 (verlost am 2. Jänner 1894).

Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe v. J. 1889. 4½ pCt. (verlost am 2. November 1894).

Am 15. Februar:

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien (verlost am 1. December 1894.)

Coupons-Einlösungen.

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼, für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼, für je fl. 1000 Capital fl. 23.62½.

Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe v. J. 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital Frcs. 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je 200 Capital fl. 4.—.

Generalversammlung.

28. Jänner: Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
208	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art russischer Herkunft	a) Brody (Bahnhof) transit b) Podwołoczyska (Bahnhof) transit c) Nowosielitza (Bahnhof) transit	Krakau transit, für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau Oderumschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts	Bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	a) 137 b) 168 c) 200 Antheile in Pfennig	a) 92 b) 112 c) 134 Antheile in Pfennig	a) 45 b) 56 c) 66 Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss, ferner der auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, dann der Schiffsconnossements über die Beförderung zur See ab den deutschen Häfen. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1896 in Vorlage zu bringen	
209	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Wagenladungsgüter aller Art	Troppau M.S.C.B.	Troppau K.F.N.B. transit	Für Sendungen, welche in Troppau M.S.C.B. zur Auf- oder Abgabe gelangen und die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Troppau passiren. Das Auf-, bezw. Abladen der Sendungen in Troppau M.S.C.B. hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	2½ Kreuzer ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
210	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Saybusch-Zabłocie	Zsolna	Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen der Sendungen ist durch die Partei zu bewerkstelligen. Die Sendungen müssen an die Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik „Hungaria" in Zsolna adressirt und zum weiteren Ausbaue derselben bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif-Theil II, Heft 3 für den Galizisch-Ungar. Gemeinschafts-Verkehr vom 1. December 1893	24 kr.	13·5 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
211	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	Guntersdorf Oe.N.W.B.	München C.B.	Tarifbestimmungen	Vom 1. Februar 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil III, Heft 4 des Gütertarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahn-Verband vom 1. November 1888		Mark 2·07	0·04*)	Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, um welche sich die darüber bezifferten Frachtsätze bis auf Weiteres erhöhen
					München O.B.					2·02	0·04*)			
					München S.B.					2·04	0·04*)			
				Mistelbach St.E.G.	München C.B.					2·24	0·04*)			
					München O.B.					2·20	0·04*)			
					München S.B.					2·22	0·04*)			
				Oberhollabrunn Oe.N.W.B.	München C.B.					2·14	0·04*)			
					München O.B.					2·09	0·04*)			
					München S.B.					2·11	0·04*)			
				und umgekehrt										
212	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Rohzucker)	Chropin	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	**Bei Aufgabe von mindestens 1000 Tonnen bis Ende December 1895.** Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1895	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 172	Pfge. 149 *)	Pfge. 23	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				167	144 *)	23			
					Dresden-Elbkai				208	185	23			
					Riesa-Elbkai				232	209	23			
213	Oesterr. Nordwestbahn		Zucker der Classe II	Adlerkosteletz	Iglau Oe.N.W.B. loco	a) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W. 89	a) 74 b) 63	a) 15 b) 26	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
				Časlau					43	a) 40 b) 34	a) 3 b) 9			
				Dobrowitz					73	a) 64 b) 55	a) 9 b) 18			
				Doudleb					90	a) 75 b) 64	a) 15 b) 26			
				Neubidschow					71	a) 63 b) 54	a) 8 b) 17			
				Rossitz					60	a) 54 b) 46	a) 6 b) 14			
				Sedletz-Kuttenberg					48	a) 44 b) 37	a) 4 b) 11			
				Slatinan					53	a) 49 b) 42	a) 4 b) 11			
				Wlkawa					68	a) 61 b) 52	a) 7 b) 16			
				Smidar	Reicheuberg				63	a) 57 b) 53	a) 6 b) 10			
				Smidar	Trautenau				49	a) 48 b) 41	a) 1 b) 8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchen die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
214	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	Steine der Classe B	Heraletz-Pollerskirchen	Wien Oe. N. W. B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 61·6	Diverse	Im Kartirungswege		
			Steine der Classe B	Humpoletz						64·6				
			Steine der Classe C	Heraletz-Pollerskirchen						34				
			Steine der Classe C	Humpoletz						38				
215	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ loco	Wien (St.E.G.) loco	**Verfrachtung von mindestens 5000 t,** in welches Quantum die auf Grund der im gegenwärtigen Verordnungs-Blatte sub Post 216 verlautbarten Begünstigung nach Wien transit expedirten Sendungen eingerechnet werden. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Westungarisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1893	36 kr.	32 kr.	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
216	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ loco	Wien (St.E.G.) transit, mit der Bestimmung nach den im Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 und Theil III, Heft 2, vom 15. September 1892 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien, bezw. Hegyeshalom—Pozsony instradirt	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungarisch-Oesterr. Verbandstarif, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892, resp. Theil III, Heft 2, vom 15. September 1892	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, resp. Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
217	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vrhanje	Budapest dunap. t. p. u.	Bei Ablieferung von mindestens 28000 t, wovon mindestens 18000 t in der Station Vrbanje zur Aufgabe zu gelangen haben. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Westungar.-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verbandstarif		kr. 44		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Diese ermässigten Frachtsätze finden unter Aufrechthaltung der auf diese Frachtbegünstigung bezüglichen Bestimmungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Vrbanje, Spačva und Ottok nach Vinkovci gesendet, dort behufs Manipulation ausgeladen und dann durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Budapest, Fiume, Wien, bezw. Schwechat-Kledering weiter befördert werden*)
					Budapest Józsefváros					44				
					Budapest nyug. palyaud.					46				
					Budapest Lipótváros					46				
					Fiume					65				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					74				
					Schwechat-Kledering					74				
				Spačva	Budapest dunap. t. p. u.					42				
					Budapest Józsefváros					42				
					Budapest nyug. palyaud.					44				
					Budapest Lipótváros					44				
					Fiume					63				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					72				
					Schwechat-Kledering					72				
				Ottok	Budapest dunap. t. n. p.					40				
					Budapest Józsefváros					40				
					Budapest nyug. palyaud.					41				
					Budapest Lipótváros					41				
					Fiume					61				
					Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Matzleinsdorf					70				
					Schwechat-Kledering					70				

*) Für solche Sendungen wird eine **Reexpeditionsgebühr von 2 kr. per 100 kg** eingehoben, und zugleich bedungen, dass die Reexpedition in Vinkovci spätestens zwölf Monate nach Einlangen der Sendungen in Vinkovci erfolgt sein muss. Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendungen sind behufs Liquidirung der Frachtbegünstigung auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendungen von der Aufgabsstation bis Vinkovci und die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden, auf den Namen derselben Partei als nochmaligen Aufgebers lautenden Frachtbrief-Duplicate in Vorlage zu bringen.

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
218	Südbahn-Gesellschaft		Schilfrohr	Balaton-Szt. György	Kufstein	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	198	173	25	Im Kartirungswege		
				Lepsény					222	192	30			
									Heller incl. ung. Transportsteuer		Heller			
219	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894 sub Post 2894 verlautbarte Frachtermässigung für Güter des Specialtarifes 1 ab Ó-Buda-Filatorigát und Budapest S.B. nach Floridsdorf-Donaufeld, Raasdorf, Schönfeld-Lassee, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Stadlau gilt unter den gleichen Modalitäten auch für derartige Transporte in umgekehrter Richtung.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
220	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Zuckerrüben	Zborowitz Zdounek	Chropin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 16·2 14·6	kr. 14·4 12·4	kr. 1·8 2·2	Im Kartirungswege		
			2. Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Chropin	Zhorowitz Zdonnek				14·3 12·7	12·5 10·5	1·8 2·2			
221	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren	Bosna-Brod (loco und transit), Brod, Brčka	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf-Donaufeld und Stadlau oder vice versa	500 t. Bei Aufgabe von 5000, resp. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen Bei Aufgabe in beliebigen Mengen und von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr Ausnahmetarif Nr. V Ausnahmetarif Nr. II	Verschieden		Kreuzer 12 6 8	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmescheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate), vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung, und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum nicht eingerechnet

NB. Sendungen, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahme-Tarifsätze bestehen oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden, sind von dieser Frachtbegünstigung ausgeschlossen.

In Fällen, in denen sich bei Anwendung eines Ausnahmetarifes, von Kartirungssätzen oder bei Abfertigung von Bahn zu Bahn höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze nach Abzug der hier angeführten Refactien resultiren, werden die eventuellen Differenzen liquidirt. In solchen Fällen sind ausser den Original-Aufnahmescheinen (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) noch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf-Donaufeld und Stadlau oder vice versa	Sarajewo	500 t. Frachtzahlung mindestens für: 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der auf den Ausnahmetarif V bezughabenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverkehr, Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1893. Ausnahmetarif V	Heller 790 698	716 624	74 74	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmscheine (Aufgabs-Recepisse), bezw. Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Die auf Grund dieser Begünstigung bonificirten Sendungen sind von der in vorliegender Nummer des Verordnungsblattes sub Post 221 publicirten Frachtermässigung ausgeschlossen, werden jedoch in das stipulirte Minimalquantum eingerechnet

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 26. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jaworzno nach Piła.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Stefan Ritter v. Grudziński, Advocat in Krakau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jaworzno über Byczyn, Kąty und Chrżanów nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Jänner 1895. Z. 65.192 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Brandeis a. d. Elbe über Polehrad, Elbekostelec, Jiřic nach der Station Neratovic der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Šesták, Obmann der Bezirksvertretung in Brandeis a. d. Elbe, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Brandeis a. d. Elbe über Polehrad, Elbekostelec, Jiřic nach der Station Neratovic der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. Jänner 1895. Z. 66.788 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Friedland durch das Ostrawitzathal bis zum Zusammenflusse der Bäche Černa und Bila.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Alois Hilf, Advocat in Mähr.-Ostrau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der Ostrau-Friedlander Eisenbahn durch das Ostrawitzathal über Ostrawitz und Althammer bis zum Zusammenflusse der Bäche Černa und Bila im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Jänner 1895. Z. 63.311 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Tischnowitz nach Saar.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Oskar Freiherrn von Lazarini in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Tischnowitz über Bistritz und Neustadtl nach Saar zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Jänner 1895. Z. 68.569 ex 1894.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ober-Langenau, eventuell bis Niederhof, mit Abzweigungen von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits und einer Variante von Ober-Langenau nach Schwarzenthal.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Julius Bauer, Inhaber eines buchhalterisch-administrativen Comptoirs in Wien, mit dem Erlasse vom 21. Juni 1894, Z. 31.914 (Verordgs.-Bl. Nr. 83 vom 24. Juli 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Arnau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Ober-Langenau, eventuell bis Niederhof, mit Abzweigungen von Mittel-Langenau nach Hohenelbe einerseits und nach Schwarzenthal andererseits und einer Variante von Ober-Langenau nach Schwarzenthal auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 30. December 1894. Z. 70.027.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. Jänner 1895, Z. 3836, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 9. Jänner 1895 hat das kgl. ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport die Mittheilung gemacht, dass die am 15. December 1894 eröffnete, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Staatsbahnlinie Nagy-Bocskó — Rahó den Eisenbahnstrecken zugerechnet werden soll, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet.

Das Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1, des Uebereinkommens entgegengenommen und dieselbe nach Vorschrift des Art. 57, Z. 1, den übrigen betheiligten Staaten mit Benachrichtigungsschreiben vom 17. Jänner 1895 zur Kenntniss gebracht. Eine Aenderung der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken findet nicht statt, nachdem die kgl. Ungar. Staatsbahnen in dieser Liste bereits enthalten sind. Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die neue Linie vom Datum der Betriebseröffnung an.

Wien, am 21. Jänner 1895.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Für die Seitens des Zustreifers (Packers) einer Transportunternehmung ohne Auftrag derselben vorgenommene Besitzstörung durch eigenmächtige Zurücknahme einer an die Partei bereits ausgefolgten Kiste ist die Transportunternehmung nicht verantwortlich.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 16. October 1894, Z. 12494.)

Am 28. Juni 1894 beauftragte die A. die Transportgesellschaft X., die für sie aus C. mit der Nordbahn eingelangten Colli vom Bahnhofe in ihre Wohnung zu befördern. Die Gesellschaft lieferte thatsächlich diese Colli am 30. Juni 1894 Mittags ab, und da sich wegen Zahlung der Transportspesen eine Differenz ergab, so forderte der Zustreifer die A. auf, Nachmittags in das Bureau der Gesellschaft zu kommen und die Sache dort zu ordnen.

Aber auch hier wurden die Parteien nicht einig, weshalb die A. abermals die Zahlung der verlangten Transportspesen verweigerte. Daraufhin wurde ihr bedeutet, dass die Gesellschaft mit A. nichts zu thun habe, da ihr der Packer haftbar sei, der dazu sehen solle, wie er sich die ausgelegten Transportspesen verschaffe. Am Abend desselben Tages kam nun der Zustreifer zur A., verlangte von ihr die Bezahlung der Transportspesen, und als er dieselben nicht bezahlt erhielt, packte er, trotz des energischesten Protestes und Widerstandes der A., die grösste Kiste, in welcher sich das Bettzeug der A. befand, zusammen, trug sie mit Hilfe zweier von ihm mitgebrachter Männer fort und überbrachte sie der Transportgesellschaft X., in deren Magazinen sie aufbewahrt wurde.

A. forderte diese Gesellschaft zur Rückstellung der Kiste auf, erhielt sie jedoch nicht zurück, und belangte deshalb die Transportgesellschaft wegen Besitzstörung.

Das k. k. städt.-delegirte Bezirksgericht Alsergrund erkannte mit Bescheid vom 17. Juli 1894, Z. 23355, die Transportgesellschaft der Besitzstörung schuldig und verurtheilte dieselbe zur Zurückstellung der streitigen Kiste binnen 24 Stunden. In der Begründung wird im Wesentlichen hervorgehoben, es sei der objective Thatbestand einer Besitzstörung durch die Gesellschaft vorhanden, da einerseits die Klägerin bereits den Besitz der ihr übergebenen Kiste erworben habe, daher im Besitze war, andererseits in dem Zurückhalten der Kiste Seitens der Gesellschaft, welche kein Pfand- oder sonstiges dingliches Recht daran habe, eine Störung dieses Besitzes liege. Weiters gehe es nicht an, dass die Geklagte, nachdem ihr Bediensteter, dessen Handlungsweise und Unterlassungen sie allein treffen, den Pfandbesitz aufgelassen hat, diese Unterlassung und die Unterlassung der gerichtlichen Geltendmachung ihres Pfandrechtes innerhalb dreier Tage nach der Ablieferung dadurch wett macht, dass sie den widerrechtlich von ihrem Bediensteten erworbenen Besitz eines Frachtstückes fortsetzt.

Ueber Recurs der Transportgesellschaft änderte das k. k. Oberlandesgericht Wien mit Erlass vom 5. September 1894, Z. 11380, den erstrichterlichen Bescheid ab und wies das Klagebegehren ab, und zwar aus folgenden Gründen:

Zum Wesen der Besitzstörung gehört vor Allem der animus turbandi, d. h. dass derjenige, welcher in die Besitzsphäre eines anderen eingreift, mit Bewusstsein und mit dem Wissen, einen Besitzact auszuüben, widerrechtlich eine Handlung ausübt. Diese Voraussetzung fehlt jedoch im vorliegenden Falle. Nach den von der geklagten Gesellschaft gemachten, von der Klägerin im Wesentlichen zugegebenen Angaben hat der Zustreifer, welchem Seitens der geklagten Gesellschaft der Auftrag ertheilt worden war, der Klägerin die Colli zuzustellen, nachdem die Klägerin ihm den aushaftenden Frachtlohn nicht zahlte und ihm Seitens eines Beamten der Gesellschaft bedeutet wurde, er möge trachten, Zahlung oder Deckung zu erhalten, eine der der Klägerin bereits zugestellten Kisten, allerdings gegen den Willen derselben, welche ihm einen minderwerthigen Küchenkasten als Deckung anbot, als Handpfand an sich genommen und in ein Magazin der geklagten Gesellschaft eingestellt. In diesem Vorgehen kann bei dem gänzlichen Mangel des animus turbandi eine Besitzstörung nicht erblickt werden.

Der Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 16. October 1894, Z. 12494, den von der Klägerin eingebrachten Revisionsrecurs mit folgender Begründung zurück: Was die Frage betrifft, ob der nicht belangte Zustreifer eine Besitzstörung dadurch begangen habe, dass er die bereits in die Wohnung der Klägerin hinaufgeschaffte und daselbst aufgestellte Kiste mit Effecten gegen den Willen und trotz der Weigerung der Klägerin aus dieser Wohnung wegschaffte, und ob die Anschauung des Obergerichtes, dass in dem den Gegenstand des Besitzstörungsstreites bildenden Vorgange des Zustreifers, wegen Abganges des animus turbandi auf Seite desselben, von einer Besitzstörung überhaupt nicht gesprochen werden könne, richtig sei oder nicht, so entzieht sich diese Frage im vorliegenden Rechtsstreite, in welchem eben der Zustreifer nicht der belangte Streittheil ist, jeder Erörterung.

Dagegen erscheint aber die Abweisung der Klage gegenüber der allein belangten Transportgesellschaft deshalb berechtigt und begründet, weil dieselbe an der die angebliche Besitzstörung bildenden Handlung des Zustreifers nicht theilgenommen, dieselbe auch, wie sich aus der Aussage des Letzteren ergibt, in keiner Weise veranlasst hat, vielmehr der Klägerin schon früher durch einen Beamten der Gesellschaft bekannt gegeben wurde, dass sie die Berichtigung oder Deckung der Transportkosten mit dem Zustreifer allein auszumachen habe, weil sich aus der Zeugenaussage des Zustreifers wohl ergibt, dass derselbe, als er die Kiste in den Magazinen der Transportgesellschaft deponirte, hievon in der Kanzlei derselben Mittheilung machte, keineswegs aber auch, dass er bekannt gab, auf welche Art er sich dieselbe verschaffte, rücksichtlich in deren Besitz setzte, weshalb auch in der weiteren Verwahrung dieser Kiste und in der Weigerung, dieselbe über Aufforderung des klägerischen Vertreters (auch ohne Bezahlung der Transportkosten) der Klägerin zurückzustellen, eine Besitzstörung der belangten Transportgesellschaft selbst oder eine Billigung der Besitzstörungshandlung des Zustreifers (Packers) nicht erkannt werden kann.

Englische Schiffahrt im Jahre 1894.

Die nachfolgende, der „Shipping and Mercantile Gazette“ entnommene Darstellung ist wegen der Präponderanz der englischen Handelsmarine für die Beurtheilung der einschlägigen Verhältnisse des Weltverkehres von allgemeiner Bedeutung.

Das Jahr 1894 begann mit einem matten Aufschwunge und dem schwachen Versuche, die Frachten und Schiffswerthe in die Höhe zu treiben; man anticipirte ein reichhaltiges Schiffahrtsprogramm und ertheilte an Schiffswerften Bauaufträge im Uebermasse. Diese Bewegung war jedoch nur von kurzer Dauer; kaum war der Monat Jänner zu Ende, so setzte der Rückschlag wieder ein, und von da an zog sich das Jahr in monotoner Gleichartigkeit mit den vier Vorjahren dahin, d. h. bei einem ständigen Course von niedrigen, keinen Gewinn bringenden Frachten und fallenden Werthen des investirten Capitals. Die nachtheiligen Folgen des erwähnten Aufschwunges im ersten Monat zeigte sich in der enormen Production von neuem Tonnengehalt trotz der störenden Einwirkungen der im Laufe des Jahres ausgebrochenen Strikes.

Ueber 1,000.000 Tonnen neuer Schiffe wurden während des Berichtsjahres hergestellt, trotz der Thatsache, dass die zu bewältigende Frachtarbeit mehr als genügend besorgt wurde von dem bereits vorhandenen Tonnengehalte. Alle Bedingungen des allgemeinen Verkehres von England deuteten unverkennbar auf einen fortgesetzten Mangel an Leben und Ausdehnung, ohne das geringste Vorzeichen, dass der Niedergang ein Ende nehmen würde.

Der Herbst brachte ein grösseres Frachtgeschäft und besserte die Raten, aber nur einen sehr dürftigen Ueberschuss über die Betriebskosten.

Die Philantropie der grossen Körperschaft der Schiffseigenthümer, so schreibt die „Shipping and Mercantile Gazette“, erscheint nachgerade unerschöpflich; trotz fünfjähriger gewinnloser Arbeit ist ihre Energie unermüdeter denn je, und die Menge des neuen Tonnengehaltes in Bau und Bestellung sichert auf lange hinaus das Fortbestehen der gegenwärtigen niedrigen Frachten und hindert gleicher Weise eine Erhöhung der Transportkosten zur See.

Alle von England ausgehenden Verkehrslinien, abgesehen vom Verkehre mit dem Continent, liessen einen mehr oder weniger schweren Verlust zurück; die Rückreisen vermochten nur in geringem Masse den Verlust wett zu machen. Canada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika boten weniger Geschäft als gewöhnlich und eher zu niedrigeren Preisen als das letzte Jahr, spärlich genug für die vielen und sich immer noch mehrenden regulären Linien.

Westindien gewährte freien Dampfern keinen Spielraum, hielt aber zu niederen Raten die regulären Fahrten im Gange. Mit Südamerika war ein grösserer Handel als früher zu verzeichnen, obwohl der brasilianische Bürgerkrieg durch einige Monate stark beeinträchtigend wirkte. Die La Plata-Staaten hielten eine grosse Flotte von Schiffen in regelmässigen Linien und in freier Fahrt (tramp) beinahe das ganze Jahr in guter Beschäftigung. Exporte waren reichlicher als im vergangenen Jahre an Weizen, Leinsamen, Wolle, Vieh, Knochenasche, Knochenmehl, Häuten, Quebrachaholz und getrocknetem Fleisch, Büchsenfleisch und gefrorenem Fleisch, welch letzteres einer der wichtigsten Transportartikel für Dampfer geworden ist. Der Westen der Vereinigten Staaten und

von Britisch-Nordamerika nahm wenig Dampfer über den regulären Dienst und eine beschränkte Anzahl von Segelschiffen in Anspruch.

Die Westküste Südamerikas hielt den Durchschnitt aufrecht im Handel mit Nitraten und Guano und im Küstenverkehre.

Der Handel der britischen Colonien im Stillen Ocean hat sich vergrössert, und Schiffe mit Kühlraum sind in starker und wachsender Nachfrage, obwohl Wolle und Getreide von Australien den angebotenen Raum nicht völlig füllten. China und Japan waren nie übermässig mit Tonnengehalt versorgt, und die Raten nach Europa und Amerika vermochten sich beinahe das ganze Jahr hindurch auf rentabler Höhe zu halten. Der chinesisch-japanische Krieg beschaffte einer zahlreichen Flotte von freien Dampfern gute, solide Arbeit während einiger Monate und veranlasste den weiteren Ankauf von circa 20 tramps höherer Classe. Die Einstellung der Feindseligkeiten wird eine Anzahl auf Zeit gecharteter Schiffe freimachen, es wird aber auch dann die Unterbrechung des Küstenverkehres zwischen den chinesischen Häfen ein Ende nehmen.

Philippinen, Java, Straits Settlements, Bramah und Indien lieferten eine ausgiebige Menge von Frachten, aber die Raten waren unter dem Rentabilitätsniveau und erreichten nur in seltenen Fällen, während der besten Saison, leidlich profitable Ziffern; der unsichere und ständig fluctuirende Wechselcours beeinträchtigte das Geschäft in bedeutendem Masse. Das Azow'sche und Schwarze Meer brachten einen Handel von grosser Ausdehnung, und im Ganzen, besonders im letzten Monate, hatte man einigen Ueberschuss über die Kosten. Die Grösse der verwendeten Dampfer war über dem Durchschnitt. Die Donau war karg in Exporten, doch wurden Lichtergelder und andere Gebühren herabgesetzt. Mittelmeer- und Ostseegeschäfte waren unbefriedigend im Resultat, obwohl der Zahl nach nicht gering.

Betriebskosten für Dampfer sind während des Jahres um ein geringes gesunken, und Versicherungsprämien sind geringer für neuen Tonnengehalt. Schiffsproviant ist billig, und Löhne stellen sich mässig; Hafengebühren haben nur in sehr wenigen Plätzen eine wesentliche Herabsetzung erfahren.

Die Baukosten sind gegenwärtig niedriger als jemals, und dies regt die Käufer mächtig an, obwohl die Beschäftigung der einmal fertiggestellten Dampfer ein so schlechtes Resultat zeigt, dass es zu wundern ist, wie viel Capital sich für die Investirung findet.

In den wissenschaftlichen und mechanischen Zweigen des Geschäftes trat keine bemerkenswerthe Neuerung hervor, ausser dem „turret type" der Frachtdampfer, einer sorgsam ausgearbeiteten und wohldurchdachten Construction, die viele Vortheile über alle anderen in Verwendung stehenden besitzt, Vortheile, welche die wenigen in diesem Jahre in Betrieb befindlichen Schiffe dieses Typs definitiv bestätigen. Die Anlage zeigt ingeniöse Einrichtungen und Neuerungen in Arbeit sparenden Maschinen. Röhrenkessel sind weiterhin für den Marinegebrauch erprobt worden und gewannen grössere Beliebtheit; sie dürften voraussichtlich in ausgedehnterem Masse zur Anwendung gelangen. Die Verwendung der Elektricität als bewegende Kraft schritt beständig vorwärts, aber bisher nur bei der Flussschiffahrt; Kohle erhält sich immer noch als unser Dampferzeuger, so schwerfällig und verschwenderisch auch ihre Verwendung im Vergleiche mit Erdölen ist.

Der Ausblick in die Zukunft ist für die ganze grosse Industrie nicht ermuthigend. Eine irgendwie wesentliche Besserung ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen voraussichtlich nicht zu erwarten, wohl aber vermöchte eine bedeutende Verminderung in dem für 1895 hergestellten Tonnengehalt und eine Ausdehnung des Handels im Allgemeinen mit dem Jahre 1896 eine guten Gewinn versprechende Periode zurückbringen.

Während der letzten zehn Jahre wurden gebaut:

	Bruttotonnen		Bruttotonnen
1885 . . .	540.422	1890 . . .	1,279 077
1886 . . .	473 675	1891 . . .	1,209,904
1887 . . .	578.668	1892 . . .	1,194.784
1888 . . .	903.687	1893 . . .	917.076
1889 . . .	1,332.889	1894 . . .	1,124.008

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Vergrösserung von Geleiseanlagen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung der Geleiseanlagen beim Ignazschachte in Ellgoth für Zwecke der Firma Vlad. Vondraček & Comp. für den 29. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthalterei-Secretär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 675.]

— (Schrankenumgestaltung bei der Brünner Reichsstrassen-Uebersetzung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 20. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde die Umgestaltung der Sperrschranken bei der Brünner Reichsstrassen-Uebersetzung in km 6·1/2 der Strecke Floridsdorf—Jedlesee gestattet. [12. Jänner, Z. 1853.]

— (Uebergangssteg in der Station Göding.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Göding der Bauconsens ertheilt. [11. Jänner, Z. 853.]

— (Bauliche Veränderungen am Hauptbahnhofe in Krakau.) Das Project für die Verlegung der Kohlenlagerplätze am Hauptbahnhofe in Krakau, sowie für die hiedurch bedingte Verschwenkung des Drehscheibengleises, ferner für die Uebcrstellung von drei Wagenkasten und einer Werkzeughütte wurde zur Ausführung genehmigt. [9. Jänner, Z. 66.512 ex 1894.]

— (Umgestaltung von Hand- in Zugschranken.) Die Handschranken in km 151·9309 und 158·1500 der Strecke Napagedl—Tlumatschau werden in Zugschranken umgestaltet. [8. Jänner, Z. 61.126 ex 1894.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin. (Zuschläge zu den reglementarischen Lieferfristen.) Laut des am 1. Jänner 1895 in Kraft getretenen Nachtrages V zum Local-Gütertarife Theil II der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin werden an Stelle der auf dieser Bahn bisher allgemein berechneten Zuschlagsfrist von sechs Stunden die nachstehenden Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen berechnet:

a) für die ganze Linie bei Eil- und Frachtgütern $^1/_4$ Tag;
b) für den Uebergang in Doberlin in beiden Richtungen bei Eilgütern $^1/_4$ Tag, bei Frachtgütern $^1/_2$ Tag;
c) für die Stadtbahn in Banjaluka bei Eil- und Frachtgütern $^1/_4$ Tag; [H.-M.-Z. 1785.]

Localbahn Wr. Neudorf - Guntramsdorf. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Wr. Neudorf-Guntramsdorf wurde der Betriebsconsens ab 27. Jänner ertheilt. [H.-M.-Z. 4695.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Enthebung des kgl. ungar. Handelsministers Béla Lukács von seinen Functionen.) Das kgl. ungar. Amtsblatt vom 16. Jänner verlautbart das Allerhöchste Rescript Seiner Majestät vom 15. Jänner, durch welches der bisherige kgl. ungar. Handelsminister Béla Lukács seiner Functionen enthoben und ihm bei diesem Anlasse in Würdigung seiner ausgezeichneten Dienstleistung die Würde eines geheimen Rathes taxfrei verliehen wurde.

— (Ernennung des Reichtags-Abgeordneten Ernst Dániel zum kgl. ungar. Handelsminister.) Das kgl. ungar. Amtsblatt vom 16. Jänner verlautbart das Allerhöchste Rescript Seiner Majestät vom 15. Jänner, welchem zufolge der ungar. Reichstags-Abgeordnete Ernst Dániel zum kgl. ungar. Handelsminister ernannt wurde.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau nachfolgend bezeichneter Localbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 85.188, dem Einwohner von Maros-Vásárhely, kgl. Rath Albert Filep, für eine von der Station Maros-Vásárhely der Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely — Szász-Régen (Sächsisch-Regen) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Egerszeg (Comitat Maros-Torda), Hidvég, Mezö-Szabad, Mezö-Csávás, Mezö-Fele, Szabéd, Mezö-Pagocsa und die Gemarkung der Gemeinde Mezö-Sályi in der Station Mezö-Méhes mit der Linie Maros-Ludas — Mezö-Méhes — Bestercze (Bistritz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 87.189, der Nyiregyháza-Mátészalkaer Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Nyirbátor ihrer im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nyiregyháza—Mátészalka abzweigende und diese über Nyir-Vasvári, Mérk entweder über die Gemarkung der Gemeinde Csanálos oder über Börvély und Kálmánd in der Station Nagy-Károly mit den Linien Nagy-Károly—Zilah und Debreczen — Nagy-Károly—Királyháza der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Regulativs für Transporte von Futterstoffen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass laut Verordnung des Handelsministers unter Sistirung der bisherigen Beschränkung, laut welcher die Begünstigungen für die Transporte von Futterstoffen nur auf Stationen, welche mindestens 30 km von der Landesgrenze entfernt sind (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1893), Anwendung finden, diese Begünstigungen vom 1. Jänner angefangen nur für Sendungen Geltung haben, bei denen der Bestimmungsort von den Präsidenten des Verwaltungsausschusses des betreffenden Comitates oder von dessen Stellvertreter oder durch ein exmittirtes Organ des Ausschusses in einer besonderen Legitimation, die dem Frachtbriefe beizuschliessen ist, bestätigt wird. Die Begünstigung ist in erster Reihe ärmeren Landwirthen und der ärmeren Classe zuzuwenden, welche sich zu einer cumulativen Sendung von 10.000 kg zusammenstellen mögen, um des begünstigten Frachtsatzes theilhaftig werden zu können. Bei nachträglicher Erfüllung vorstehender Bestimmungen wird unter gar keinem Umstand ein Ersatz geleistet.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Betriebsergebnisse des Jahres 1894.) Dem Jahresausweise der Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft über die Betriebsergebnisse im Laufe des Jahres 1894 zufolge hat der Verkehr auf den Linien dieser Gesellschaft auch in diesem Jahre einen namhaften Aufschwung genommen; es sind um 2,913.881 Personen mehr befördert worden als im Jahre 1893, und wurden dabei um fl. 255.992 Mehreinnahmen erzielt. Eine bedeutende Zunahme der Frequenz ergab sich auf der Steinbrucher Linie, welche nunmehr vollkommen bis zum Rákos-Keresztúrer Friedhof auf elektrischen Betrieb umgewandelt ist. Ferner hob sich der Verkehr auf der Linie Akademie — Stadtwäldchen zufolge des zweigeleisigen Ausbaues des Abschnittes der Podmaniczkygassen-Linie beim Neugebäude, Arpádgasse und vor der Ferdinandsbrücke. Im abgelaufenen Jahre wurde das Actiencapital durch Ausgabe von 10.000 Stück neuen Actien à fl. 100 Nominale auf fl. 5,000.000 erhöht und durch diese Emission, nachdem dieselbe zum Course von fl. 215 erfolgte, für den ausserordentlichen freien Reservefond eine neuerliche bedeutende Stärkung erzielt. Im Vereine mit der Strassenbahn-Gesellschaft erwarb die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft die Concession für die Untergrundbahn Giselaplatz—Stadtwäldchen und bildete hiefür, um die Rechtsverhältnisse der beiden gründenden Actiengesellschaften am besten zu wahren, eine separate Actiengesellschaft mit dem Capitale von fl. 3,600.000, deren Actien sich je zur Hälfte in dem Besitze der beiden Gesellschaften befinden. Die Bedeckung des auf die Budapester Stadtbahn entfallenden nöthigen Capitals wird derart durchgeführt, dass der ausserordentliche freie Reservefond hiefür herangezogen wird, so dass bezüglich der Beschaffung dieses nöthigen Capitals keinerlei neue Emission von Actien oder Prioritätsobligationen nöthig erscheint. Der Bau der Untergrundbahn schreitet derart rasch vorwärts, dass dieselbe noch vor Ablauf dieses Jahres in Betrieb gesetzt wird werden können.

Ausland.

Preussen. (Statistik der Preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1893/4.) Dem „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1893/4" entnehmen wir folgende Angaben: Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des preussischen Antheiles an der Main-Neckarbahn, hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1892/3 eine Gesammtlänge von 25.458·54 km, am Schlusse des Jahres 1893/4 25.940·96 km. Den preussischen Eisenbahn-Directionsbezirken ist eine Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit normaler Spurweite von 25.881·68 km unterstellt. Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirke mit einer Gesammtlänge von 109·26 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nicht öffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 195·89 km beläuft. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit normaler Spurweite von 25.940·96 km entfallen auf Hauptbahnen 18.598·52 km oder 71·70 pCt., auf Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen) 7342·44 km oder 28·30 pCt. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Vermehrung der Hauptbahnen um 183·86 km = 1 pCt., der Nebenbahnen um 298·45 km = 4·24 pCt. und des gesammten normalspurigen preussischen Bahnnetzes für öffentlichen Verkehr um 482·31 km = 1·89 pCt. eingetreten. Das für die am Schlusse des Betriebsjahres 1893/4 im Betriebe befindlichen normalspurigen preussischen Staatseisenbahnen verwendete (statistische Anlagecapital betrug für die Bahnen für öffentlichen Verkehr 6.748,916.505 Mk., für die Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr 11,345.667 Mk., zusammen 6.759,962.172 Mk. Hiezu tritt das Anlagecapital für die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn mit 7,185.671 Mk. und für den preussischen Antheil an der Main-Neckarbahn mit 5,657.799 Mark, so dass sich für die normalspurigen Eisenbahnen ein Gesammtanlagecapital von 6.772,805.642 Mk. ergibt. Das Anlagecapital der im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden normalspurigen Bahnen ergibt für 1 km Bahnlänge 260.749 Mk. Gegen das Vorjahr hat sich das Gesammtanlagecapital um 112,120.527 Mk. oder 1·69 pCt. erhöht, während sich der Durchschnittsbetrag für 1 km Bahnlänge um 541 Mk. oder 0·21 pCt. vermindert hat. Für die im Besitze des preussischen Staates befindlichen oberschlesischen Schmalspurbahnen beträgt das Anlagecapital, wie im Vorjahre, 10,437.951 Mk. oder 95.533 Mark für 1 km Bahnlänge. Die Betriebslänge der für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite betrug Ende 1893/4 25.944·59 km und hat gegen das Vorjahr um 311·22 km oder 1·21 pCt. zugenommen. Als Hauptbahnen wurden 18.573·96 km, als Nebenbahnen 7370·63 km betrieben, gegen 18.561 km und 7072·37 km Ende 1892/93; dem Personenverkehre dienten 25.361·51 km, dem Güterverkehre 25.843·36 km, gegen 25.040·66 km und 25.531·86 km am Ende des Vorjahres. Ausserdem wurden im Laufe des Jahres für Rechnung von Privatgesellschaften: 1. die Kreis Oldenburger Eisenbahn, 2. die Birkenfelder Zweigbahn, 3. die Ilmebahn (Einbeck-Dassel), 4. die Farge-Vegesacker Eisenbahn, zusammen 52·01 km, verwaltet. — Auf den für Rechnung des preussischen Staates betriebenen Bahnen waren an Stationen vorhanden: Bahnhöfe I. Classe 330 (1892/3 335), Bahnhöfe II. Classe 880 (1892/3 891), Bahnhöfe III. Classe 999

(1892/3 995), zusammen Bahnhöfe 2209 (1892/3 2221); Haltestellen 1225 (1892/3 1146); Haltepunkte 746 (1892/3 707); Stationen überhaupt 4180 (1892/3 4074). — Die Gesammteinnahmen sind von 920,949.231 Mk. im Jahre 1892/3 auf 961,323.757 Mk. in 1893/4, mithin um 40,374.526 Mk. oder 4·4 pCt. gestiegen. Von diesen entfielen auf den Personenverkehr 247,888.107 Mk. oder 25·8 pCt. (+ 13,056.529 Mk. oder 5·6 pCt.), auf den Güterverkehr 658,614.940 Mk. oder 68·5 pCt. (+ 26,109.318 Mk. oder 4·1 pCt.). Der Gesammtbetrag der Verkehrseinnahmen betrug also 906,503.047 Mk. oder 94·3 pCt. (+ 39,165.847 Mk. oder 4·5pCt.). Auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter kamen 6,692.469 Mk. oder 0·7 pCt. (+ 238.412 Mk. oder 3·7 pCt.), auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 10,067.595 Mk. oder 1 pCt. (+ 860.881 Mk. oder 9·4 pCt.), auf Erträge aus Veräusserungen 16,959.337 Mk. oder 1·8 pCt (— 604.524 Mk. oder 3·4 pCt.), auf verschiedene sonstige Einnahmen 21,101.309 Mk. oder 2·2 pCt. (+ 713.910 Mk. oder 3·5 pCt.). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, sind die Einnahmen von 36.193 Mk. im Jahre 1892/3 auf 37.299 Mk. in 1893/4, mithin um 1106 Mk. oder 3·1 pCt. gestiegen. Die Gesammtausgaben haben 581,052.879 Mark im Jahre 1892/3 und 579,163.279 Mk. in 1893/4 betragen; sie sind demnach um 1,889.600 Mk. oder 0·3 pCt. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Von diesen entfielen auf Gehalte 121,341.338 Mk. oder 20·9 pCt. (+ 5,109.960 Mk. oder 4·4 pCt.), auf die persönlichen Ausgaben überhaupt 260,240.703 Mk. oder 44·9 pCt. (+ 1,777.339 Mk. oder 0·7 pCt.), auf die allgemeinen Kosten 32,092.801 Mk. oder 5·5 pCt. (+ 945.602 Mk. oder 3 pCt.), auf die Unterhaltung der Bahnanlagen 64,825.117 Mk. oder 11·2 pCt. (+ 668.317 Mk. oder 1 pCt.), auf die Kosten des Bahntransportes 117,388.184 Mk. oder 20·3 pCt. (— 3,165.920 Mk. oder 2·6 pCt.), auf die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 85,836.996 Mk. oder 14·8 pCt. (+ 1,056.469 Mk. oder 1·2 pCt.), auf die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 6,353.729 Mk. oder 1·1 pCt. (— 3,758.025 Mk. oder 37·2 pCt.), auf die Kosten der Benützung fremder Bahnanlagen und Beamten 3,774.791 Mk. oder 0·7 pCt. (+ 91.918 Mk. oder 2·5 pCt.), auf die Kosten der Benützung fremder Betriebsmittel 8,650.958 Mk. oder 1·5 pCt. (+ 494.700 Mark oder 6·1 pCt.).

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Thale.) Der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für den innerhalb des preussischen Gebietes gelegenen Theil einer schmalspurigen Eisenbahn von Wernigerode über Blankenburg nach Thale, mit eventueller Abzweigung von Blankenburg nach Quedlinburg, ertheilt worden.

Argentinien. (Stand der Eisenbahnen.) Nach dem für das Jahr 1893 erschienenen officiellen Ausweise des Standes der argentinischen Eisenbahnen betrug mit Ende des gedachten Jahres die Länge des gesammten Netzes 13.961 km und dessen Anlagekosten 87,284.487 Pfund Sterling. Die Roheinnahmen aller Bahnen stellten sich im Jahre 1893 auf 66,764.672 Dollars Papier, die Betriebsausgaben auf 39,420.110 Doll., somit die Reineinnahmen auf 27,344.562 Doll. Papierwährung; letztere Summe auf Gold zum Course von 328 umgerechnet, ergibt eine Reineinnahme von 8,336.453 Doll. in Gold, daher eine Verinteressirung des Anlagecapitales von 1·91 pCt. Die Ursache dieser geringen Verzinsung liegt ausschliesslich in dem entwertheten Stande des Papiergeldes, in welchem sämmtliche Einnahmen einfliessen; wenn die Einnahmen in Gold erfolgen könnten, würden dieselben zu einer vierpercentigen Verzinsung des Anlagecapitales der Bahnen hinreichen. Der Verkehr auf den Linien gestaltete sich keineswegs ungünstig; es wurden im Jahre 1893 im Ganzen 12,969.145 Reisende, 6,295.992 Tonnen Güter und 64.094 Tonnen im Gepäcksverkehre befördert, es ergab sich sonach gegen das Vorjahr ein Zuwachs von 1,381.562 Reisenden, 892.632 Tonnen beförderter Güter und von 5870 Tonnen im Gepäcksverkehre. Die Roheinnahmen und Betriebsausgaben vertheilten sich auf die nach Besitzgruppen geordneten Bahnnetze in folgender Weise:

	Roheinnahmen	Betriebsausgaben
auf Staatsbahnen	1,472.583	1.373.020
„ garantirte Bahnen	10,572.459	9,497.454
„ sonstige Privatbahnen	47,658.821	23,056.308
„ Provinzialbahnen mit und ohne Garantie	7,060.809	5,493.328
Summe Doll.	66,764.672	39,420.110

Der Percentsatz der Betriebsausgaben stellte sich bei den Staatsbahnen auf 90 pCt., bei den garantirten Eisenbahnen auf 89 pCt., bei den sonstigen Privatbahnen auf 48 pCt., endlich bei den Provinzialbahnen auf 77 pCt. Sechs Bahnen, darunter die Transandine Bahn, weisen ein Betriebsdeficit von im Ganzen 1,209.011 Doll. auf. Die kilometrischen Reineinnahmen betrugen bei den Bahnen der vorbezeichneten vier Besitzgruppen 97, 280, 3997 und 531 Doll. Wie ersichtlich, ergaben die Privatbahnen sehr günstige Resultate; dieselben sind auch die ältesten Linien des Landes; sie durchziehen die reichsten und bestbevölkerten Bezirke, und sind ihre Tarife im Allgemeinen bedeutend höher als jene der Staatsbahnen oder der garantirten Linien.

[„Railway News.“]

Schiffahrt.

Galizien. (Bugregulirung.) Mit Gesetz vom 9. Juli 1894, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 69, ist die Regulirung des Bugflusses von der Mündung des Peltewflusses in Busk bis zur Reichsgrenze als ein Landesunternehmen erklärt worden. Als technische Grundlage für diese Regulirung dient das die Kosten des Baues mit 594.000 fl. veranschlagende Project des galizischen Landesausschusses, welch letzterer jedoch ermächtigt ist, im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung Aenderungen des Projectes innerhalb der bezeichneten Kostensumme vorzunehmen. Die Baukosten einschliesslich der Ausgaben für die Anlage der zur Beschaffung eines billigen Faschinenmaterials nothwendigen Weidenpflanzungen und für die Erhaltung des Baues, sowie die Regie werden aus dem zu diesem Behufe zu bildenden Regulirungsfonde gedeckt. Zur Bedeckung dieser Kosten tragen bei: der Landesfond mit einem nicht rückzahlbaren Betrage in der Höhe von 40 pCt. des Erfordernisses; der staatliche Meliorationsfond im Sinne des § 6, P. 1, und des § 4, P. 1, des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 116, mit einem nicht rückzahlbaren Betrage in der Höhe von 30 pCt. des Erfordernisses, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung; die staatliche Wasserbaudotation mit Rücksicht auf die in die Regulirung einbezogene flossbare Strecke zwischen Dobrotwór und der Reichsgrenze, wie auf die angestrebte Flossbarmachung der oberen Anschlussstrecke zwischen Dobrotwór und Busk mit einem nicht rückzahlbaren Betrage von 20 pCt. des Erfordernisses, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung; schliesslich die Eigenthümer jener Gründe und Anlagen, welche in dem durch die Verwaltungsbehörden zu bestimmenden Concurrenzgebiete gelegen sind, mit dem Restbetrage des Erfordernisses, und zwar im Sinne des § 66 des galizischen Landes-Wasserrechtsgesetzes vom 14. März 1875, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 38, nach dem Verhältnisse der zu erwartenden Vortheile oder nach Massgabe der Grösse der zu beseitigenden Gefahr, oder insoweit sich die Vertheilung der Kosten nach dieser Grundlage nicht ermitteln lässt, nach dem Werthe dieser Gründe und Anlagen. Zum Zwecke der Vertheilung und Einhebung der Beiträge der Privatinteressenten wird durch die Staatsverwaltung im Einvernehmen mit dem Landesausschusse eine Wassergenossenschaft gebildet werden. Die näheren Bestimmungen in Betreff der Wahl und der Zahl der Mitglieder dieser Genossenschaft wird das von der politischen Behörde festzustellende Statut bestimmen. Die Concurrenzleistungen sind während der Dauer des Baues in gleichen Jahresraten im Vorhinein, die Landes- und Staatsbeiträge dagegen nach Massgabe der verfassungsmässigen Genehmigung zu entrichten. Die Erfolgung der Beiträge aus dem Meliorationsfonde und der Wasserbaudotation hat nach Massgabe des wirklichen Bedarfes zur programmmässigen Ausführung des Baues stattzufinden. Für die Erhaltung der ausgeführten Arbeiten ist ein besonderer Fond zu bilden. Dieser hat zu bestehen: aus dem Kaufpreise für die durch die Regulirung gewonnenen Gründe als Anlagecapital, aus den während der Bauzeit von diesem Betrage erzielten Zinsen und aus den durch die Verpachtung der Flussuferböschungen erzielten Einkünften. Die Ausführung der Arbeiten, sowie die Verwaltung des Regulirungs- und Erhaltungsfondes übernimmt der galizische Landesausschuss, welcher auch die Art und Weise der Ausführung des Unternehmens und den endgiltigen Kostenvoranschlag im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung bestimmt. Die vom Landesausschusse einvernehmlich mit der Staatsverwaltung zu erlassende Durchführungsverordnung wird die näheren Bestimmungen bezüglich des Umfanges und der Art der Ausführung, des Beginnes und der Dauer des Baues, der Fälligkeitstermine und der Einzahlungsmodalitäten der Beiträge, sowie rücksichtlich der eventuellen unmittelbaren Mitwirkung der Regierungsorgane bei der Bauausführung feststellen.

Greiner Donaustruden. (Schiffahrtsverkehr im Jahre 1894.) Nach dem officiellen statistischem Ausweise passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1894 5697 Fahr-

zeuge gegen 7182 im Vorjahre, somit weniger 1485 Fahrzeuge. Im Thalverkehre fuhren durch 1093 (— 340) Dampfschiffe, 892 (— 313) Dampfern angehängte Schlepper, 172 (— 16) Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten, 167 (— 103) Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner, 176 (— 6) Tiroler und Salzburger Plätten, 29 beladene kleine Fahrzeuge, 110 (— 21) unbeladene Flösse, 715 (— 36) mit Brennholz und Bauholz beladene Flösse, 77 (+ 1) mit sonstigen Waaren beladene Flösse. Unter den Gegenzügen wurden verzeichnet 1109 (— 353) Dampfschiffzüge mit 906 (— 284) angehängten Schleppern und mit 241 (+ 22) angehängten Holzzillen, ferners 10 (— 36) Pferdezüge. Der stärkste Verkehr war in den Monaten September mit 712 Fahrzeugen, October mit 658 Fahrzeugen, März mit 616 Fahrzeugen, Juni 589 Fahrzeugen. Im Monate Jänner passirte kein Fahrzeug den Donaustruden; in den Monaten April passirten denselben 582 Fahrzeuge, Mai 580 Fahrzeuge, November 554 Fahrzeuge, August 543 Fahrzeuge, Juli 519 Fahrzeuge. Der schwächste Verkehr war im Monate Februar mit 53 Fahrzeugen, December mit 291 Fahrzeugen.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1894 mit 48 Passagieren und 722 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 2 Colli Möbel, 1 Collo Schuhwaaren, 13 Colli Spiritus, 2 Colli Manufucturwaaren, 42 Colli Bier, 17 Colli Wein, 30 Colli Mineralwässer, 55 Colli Zucker, 45 Colli Mehl, 52 Colli Esswaaren, 15 Colli Kurzwaaren; nach Batavia 25 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 50 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 500 Colli Zucker; nach Soerabaja 30 Colli Mehl, 4 Colli Garne, 3 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Bagdad 5 Colli Farben, 210 Colli Metallwaaren, 4 Colli Glasperlen, 10 Colli Manufacturwaaren, 21 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 4 Colli Porzellanwaaren, 56 Colli Glaswaaren, 5 Colli Manufacturwaaren, 207 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen; nach Suez 2 Colli Omnibusse, 2 Colli Spiritus, 10 Colli Wein, 19 Colli Esswaaren, 162 Colli Zucker; nach Zanzibar 1 Collo Musikinstrumente, 4 Colli Mützen, 207 Colli Mehl; nach Aden 20 Colli Droguen, 125 Colli Zucker, 13 Colli Garne, 450 Stück verschiedene Hölzer; nach Chinde 97 Colli Glasperlen; nach Massaua 100 Colli Zucker, 4 Colli Spiritus, 1 Collo Schuhwaaren, 145 Colli Bier; nach Bombay 59 Colli Baumwollwaaren, 642 Colli Papier, 143 Colli Glaswaaren, 159 Colli Seife, 23 Colli Wollwaaren, 72 Colli Glasperlen, 29 Colli Spielkarten, 18 Colli Knöpfe, 215 Colli Metallwaaren, 8 Colli Spielwaaren, 50 Colli Quecksilber, 10 Colli Hanf, 41 Colli Lampentheile, 11 Colli Erdwachs, 19 Colli Mützen. 89 Colli Farben, 11 Colli Musikinstrumente, 27 Colli Holzwaaren, 14 Colli Garne, 44 Colli Kurzwaaren, 59 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Möbel; nach Kurrachee 10 Colli Baumwollwaaren, 16 Colli Papier, 200 Colli Zucker, 8 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 22 Colli Papier, 18 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Mützen, 15 Colli Glaswaaren; nach Calicut 2 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 9 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Papier, 17 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 2 Colli Mützen; nach Colombo 25 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 15 Colli Lampentheile, 3 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Hopfen, 2 Colli Manufacturwaaren, 56 Colli Metallwaaren; nach Madras 11 Colli Metallwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Garne, 15 Colli Glasperlen, 5 Colli Holzwaaren, 10 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Papier, 64 Colli Lampentheile; nach Calcutta 38 Colli Hopfen, 24 Colli Metallwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 6 Colli Farben, 50 Colli Desinfectionsmittel, 85 Colli Papier, 30 Colli Wein, 10 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Glaswaaren, 73 Colli Garne, 160 Colli Glasperlen, 36 Colli Baumwollwaaren; nach Penang 12 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 5 Colli Metallwaaren, 25 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 6 Colli Möbel, 40 Colli Bier, 7 Colli Kurzwaaren, 26 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Mützen, 3 Colli Knöpfe, 11 Colli Garne, 20 Colli Papier, 20 Colli Esswaaren; nach Cheribon 3 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 4 Colli Baumwollwaaren, 42 Colli Garne, 175 Colli Bier, 10 Colli Papier; nach Pekalongan 5 Colli Erdwachs; nach Deli 7 Colli Metallwaaren; nach Padang 8 Colli Glasperlen; nach Bangkok 14 Colli Manufacturwaaren, 33 Colli Garne; nach Hongkong 6 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Metallwaaren; nach Tientsin 7 Colli Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 511.125 fl. ö. W.

„Adria", kgl. ung. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Verkehr im Betriebsjahre 1894.) Von den unter ungarischer Flagge die Meere befahrenden Rhederei-Unternehmungen ist die staatlich subventionirte (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1891) kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" diejenige, welche im eigentlichen internationalen und transatlantischen Verkehr die Handelsflotte Ungarns schon vermöge ihres bedeutenden Fahrparkes und der grossen Zahl ihrer regelmässigen und freien Dampferlinien repräsentirt. Die Direction der Gesellschaft hat in Vollführung des Regierungsvertrages vom Jahre 1891 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1891 und Nr. 40 ex 1892) den zur Ergänzung der Dampferflotte noch ausstehenden erstclassigen Steamer „Stefania" Anfangs des Vorjahres in Betrieb gestellt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 133 ex 1894), so dass nunmehr die Flotte 25 Oceandampfer umfasst, welche durchwegs sehr leistungsfähig und mit den besten Maschinen ausgerüstet sind, so dass unter allen Umständen und selbst bei Eintritt grosser Anforderungen die „Adria" im Stande ist, den maritimen Verkehr Ungarns zu bedienen, zumal dieselbe mit anderen grossen Rheder-Unternehmungen Verträge wegen eventueller Aushilfe im Bedarfsfalle, sowie hinsichtlich des Ueberlade- und Correspondenzdienstes abgeschlossen hat, welche den gemeinsamen Verkehrskreis gewaltig erweiterte. Unter diesen nimmt den ersten Platz das mit dem „Oesterreichischen Lloyd" getroffene Uebereinkommen wegen gemeinsamer Bedienung des Brasilverkehrs ein, wodurch je acht Fahrten, also sechzehn Fahrten pro Jahr gesichert sind, die eventuell auf achtzehn Fahrten vermehrt werden können. Diesem Umstande ist es zu verdanken, dass die Beförderung der ungarischen Producte, worunter in erster Linie Mehl, regelmässig und zu niederen Frachtraten stattfand, während auf der Rücktour die ansehnlichen Mengen an Kaffee aus Brasilien nach Triest-Fiume fast ausschliesslich durch die Dampfer der beiden coalirten Gesellschaften herangebracht wurden. Der durch die „Adria" inaugurirte Mittelmeerdienst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 128, 131 und 144 ex 1892), welcher eine zweimal wöchentliche Verbindung zwischen Fiume-Triest einerseits und den italienischen, sowie südfranzösischen Hafenplätzen andererseits geschaffen hat, führte zu einem lebhaften Verkehr. Um ihren bisherigen engeren Wirkungskreis auszudehnen und zu einem Weltverkehre auszugestalten, hat die Verwaltung der „Adria" im verflossenen Jahre zahlreiche Umschiffungsverträge mit grossen fremdländischen Rhederei-Unternehmungen vereinbart (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894), durch welche es ermöglicht wird, nach und von wichtigen Relationen directe Verschiffungen durchzuführen, so unter Anderem ein Uebereinkommen mit dem „Oesterreichischen Lloyd", wonach Verfrachtungen von und nach allen von der „Adria" im Westen und dem „Lloyd" im Osten berührten Echellen mit directen Connaissements stattfinden können, nachdem der den levantinisch-indischen Verkehr nahezu ausschliesslich beherrschende „Lloyd", entsprechend seinen mit der ungarischen Regierung eingegangenen Vertragsverpflichtungen, sowie im Einklange mit den eigenen Interessen, der Bedienung des Fiumaner Verkehres alle Sorgfalt zuwendet. Weiters verdienen hervorgehoben zu werden ein Vertrag zwischen der „Adria" und der „Compagnie Transatlantique" in Marseille bezüglich des westindischen und afrikanischen Verkehrs, ein Uebereinkommen zwischen der „Adria" und der grossen italienischen Rhederei „La Veloce" für den Verkehr nach den La Plata-Staaten, in welcher Relation die Reisedauer ab und nach Triest-Fiume auf 35 Tage (bei mässigen Transportkosten) abgekürzt wurde. Ein ähnlicher Vertrag wurde im Umschiffungsdienst über Genua nach und von Nordamerika, sowie Australien zu Stande gebracht. Im Vorjahre wurden durch die Dampfer der „Adria" folgende Leistungen vollzogen, und zwar:

	1894	1893
Gesammtzahl der Fahrten	603	466

und gelangten damit zur Beförderung:

	1894	1893
	Tons	
im Export	212.878	185.174
im Import	81.854	68.908
Zwischenhafenverkehr	304.954	231.406
Totale	599.686	485.488

Der Hauptverkehr richtete sich im Export nach Grossbritannien, Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Brasilien und Nordamerika, wohin die ungarischen Producte einen bedeutenden Absatz finden.

Griechenland. (Errichtung eines Trockendocks.) Laut Nachrichten aus Athen vom December 1894 beabsichtigt die kgl. griechische Regierung, einem seit Langem gefühlten Bedürfnisse der Schiffahrt entsprechend, im Hafen von Salamis ein Trockendock zu errichten. Der griechische Marineminister hat der Kammer bereits den bezüglichen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Regierung ermächtigt, zu diesem Zwecke ein Anlehen aufzunehmen. Bisher besteht in Griechenland keine derartige

Einrichtung, und dürfte diese Massregel nicht nur mit Rücksicht auf das Bedürfniss der heimischen Schiffahrt, sondern auch in der Hoffnung getroffen werden, dass fremde Schiffe das neue griechische Etablissement bei nothwendigen Reparaturen oder Untersuchungen in Anspruch nehmen werden.

England. (Union-Schiffahrts-Gesellschaft.) Anlässlich des erfolgten Rücktrittes von Mr. A. Giles von der Präsidentenstelle der Union-Dampfschiffahrts-Gesellschaft berichten die „Railway News" über die Entwicklung dieses Unternehmens während seiner Geschäftsleitung. Als Mr. Giles im Jahre 1857 die Präsidentenstelle übernahm, betrug das Actiencapital der Gesellschaft blos 60.000 £ und bestand die Flotte des Unternehmens aus fünf Schiffen mit zusammen 2327 Tonnengehalt, deren Anschaffungswerth circa 100.000 £ betrug. Zu dieser Zeit besorgte die Schiffahrts-Gesellschaft ohne Concurrenz den Verkehrsdienst zwischen Southampton und der Capstadt mit monatlichen Fahrten, deren Dauer zwischen 38—42 Tagen schwankte. Seither ist die gesellschaftliche Flotte auf 20 Schiffe mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 70.000 Tonnen gebracht worden, deren Anschaffungswerth circa 2 Millionen Pfund Sterling betrug. Das eingezahlte Actiencapital hat sich auf 698.400 £ vergrössert; ferner sind noch 350.000 £ in vierpercentigen Obligationen im Umlaufe. Die nunmehr wöchentlichen Fahrten nach der Capstadt beanspruchen blos 14—15 Tage, und hat die Gesellschaft ihren Verkehrsdienst bis nach Natal, Beira und Zanzibar ausgedehnt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 15. Jänner bei der Firma:

„Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft"

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der 12. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 31. März 1894 beschlossenen und vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 7. December 1894, Z. 31.502, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 21. Jänner unter dem Vorsitze des Directors Hallama stattgehabten Vereinsversammlung hielt das Ausschussmitglied Arthur Mayer, Verwaltungsrath der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, einen Vortrag über die finanzielle Seite des Gesetzes vom 31. December 1894 über Bahnen niederer Ordnung. In diesem Vortrage, den der Autor nur einen informatorischen nannte, wurde das Gesetz an der Hand der einzelnen Artikel, soweit sie nämlich direct finanzielle Fragen behandeln, zergliedert, und zu vielen Paragraphen an der Hand von Rechenschaftsberichten bestehender Localbahn- und Strassenbahn-Gesellschaften nachgewiesen, in welcher Weise sich die Verhältnisse dieser Gesellschaften in den bezogenen Positionen günstiger gestalten würden, wenn diese Gesellschaften nicht „leider zu früh" gegründet worden wären. Hieraus zog der Redner den Schluss und gab der Ansicht Ausdruck, dass es ungerecht wäre, auf Kosten dieser bestehenden Gesellschaften den neuen ein erhöhtes Relief und erhöhte Concurrenzfähigkeit einzuräumen, bezog dies ganz besonders mit Rücksicht auf Artikel XXIII des Gesetzes und seiner Bestimmungen, welche speciell auf Artikel 5a bis d reflectiren. Auch Artikel IX des Gesetzes bot dem Vortragenden Gelegenheit, die Bestimmungen in puncto der Betriebsübernahme durch die k. k. Staatsbahn-Verwaltung zu beleuchten. Unter vollster Würdigung der hier möglichen Erleichterungen hätte der Vortragende doch immerhin gewünscht, dass eine präcise imperative Form gewählt worden wäre, da die aufgestellte variable Scala wohl Eminentes biete, dem Unternehmen jedoch erst nach langwierigen Verhandlungen jene feste Berechnungsbasis geboten sein würde, die es zu einem fertigen Bilde für seine Chancen doch haben müsse. Da dies aber, wie der Vortragende erwähnte, immerhin mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre, gab er bei der Besprechung dem Wunsche lebhaften Ausdruck, dass die im Motivenberichte Seitens der hohen Regierung ausgedrückte Versicherung von der verständnissvollen Handhabung des Gesetzes, welche den „Schwerpunkt desselben bildet", mit dem „nöthigen Wohlwollen gepaart" in die Erscheinung treten möge. Bei Besprechung dieses Artikels gab der Vortragende auch einige interessante Daten über die den Hauptbahnen durch die Anschlüsse von Localbahnen erwachsenden bedeutenden Vortheile, sowie auch über jene des etwa aus der Uebernahme von Post- und anderen Regalienlasten Seitens solcher Bahnunternehmungen, welche die entgegenkommende Haltung der Staatsgewalt als vollkommen begreiflich erscheinen lassen, ohne an dem allseitig anerkannten Entgegenkommen derselben zu mäkeln. Aus Artikel III des Gesetzes zog der Vortragende die Hoffnung, dass durch die erhöhte Tarifselbstständigkeit der Nebenbahnen diesen Gelegenheit geboten sein wird, sich aus dem Labyrinthe der bestehenden Tarife in die dringende nöthige Vereinfachung ihrer tarifarischen Grundlage zu retten. Bei Artikel XII bedauert der Vortragende, dass es den um ihr Gutachten angegangenen Corporationen nicht gegönnt war, ihre Wünsche auf eine genau fixirte Einlösungsberechtigung der Local- und Tertiärbahnen durch den Staat in Erfüllung gehen zu sehen. Bei Erläuterung des Artikels XIX meinte der Vortragende, dass die dort erreichte Fixirung der im Gesichtskreise des Artikels bedingten Maximalrente von 6 pCt. das unter den gegenwärtigen Strömungen Meisterreichbare gewesen ist. In Ungarn ist diese Grenze mit 7 pCt. normirt. Die im Artikel XXI ausgesprochene Verzichtleistung auf das staatliche Heimfallsrecht hält der Vortragende nur dort für günstig, wo der volkswirthschaftliche Werth der Kleinbahnen auch richtig zur Erkenntniss gekommen ist. Nach Besprechung der übrigen Gesetzesartikel kam der Redner noch auf die im Artikel VII besonders angeregte Frage einer Eisenbahn-Rentenbank eingehender zu sprechen. Aus dem Coursblatte der Wiener Börse zog er den Schluss, wie gering die Menge an Capital sei, welche sich bis jetzt den freien Markt erobern konnte, denn von über 100 Millionen in österreichischen Localbahnen investirtem Capitale sei hier nur ein Viertel verzeichnet und hievon ein ganz besonders grosser Bruchtheil durch ganz besonders günstige Zufälle. Er meinte, an dem Wege zu diesem Punkte stünden eine ganze Reihe „Marterln" von Unternehmern und Consortien zum contemplativen Anschauen ihrer nun hoffentlich glücklicheren Nachkommen. Er beklagt, dass in dieser Hinsicht in Oesterreich noch gar nichts geschehen sei, ferner dass sich dagegen im Auslande solche Banken gründeten, welche in ihren Statuten ganz wörtlich auf Oesterreich bezughabende Grundbestimmungen enthalten. Dies sei ein Weg zur Verschuldung an das Ausland, was in staatsfinanzieller Hinsicht sowohl in Anbetracht der Valutaregulirung, als auch durch den Entgang von Erwerb- und Einkommensteuer solcher Institute zu beachten sei. Auch die bestehenden Banken eventuell zu verleihenden Statuten für solche Geschäfte sieht er nur als Surrogat an und befürchtet für die bisherigen Actionäre die Bestimmung, wenn die in solchen Geschäftszweigen unbedingt zu fordernde Garantie Seitens des Actiencapitals eintreten müsste. Aus allen diesen Gründen hofft er auf die Etablirung einer speciell sehr starken Gründung mit der nöthigen Ueberwachung Seitens der Regierung. Dies würde einem dringend gefühlten Wunsche aller Interessenten entsprechen und Vorkommnisse, wie sie in letzter Zeit spielten, nämlich Côteverzögerung für Localbahntitres und Ablehnung guter Geschäfte Seitens einzelner Landesbehörden, für alle Zeit eliminiren. Mit lebhaften Dankesausdrücken für alle jene Factoren, welche das neue Gesetz in übrigens so liberaler und sachlich guter Weise ausstatteten, schloss der Vortrag.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 19. Jänner 1895 herausgegebene IX. Stück enthält unter

Nr. 811: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 11. Jänner 1895, Z. 3530, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des X. Stückes.) Das am 21. Jänner 1895 herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 812: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 14. Jänner 1895, Z. 858, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

Nr. 813: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 14. Jänner 1895, Z. 2916, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Freistadt, Freiwaldau, Teschen und Troppau in Schlesien nach Galizien.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 24. Jänner 1895 herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 814: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 17. Jänner 1895, Z. 2790, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Dorohoi in Rumänien nach der Bukowina.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 etc. von einigen Stationen der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Wien (Nordbahnhof).

Die im Ausnahmetarife für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1895, in Gruppe I und II enthaltenen Frachtsätze von Blansko, Böhm.-Trübau, Budigsdorf, Butschowitz, Gross-Meseritsch, Hochstein, Hohenstadt, Raitz, Rapotitz, Segen-Gottes, Sichelsdorf, Skalic-Boskovic, Střelic, Tečic, Tyništ und Wildenschwert nach Wien (St.E.G.) gelten bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 unter den gleichen Bedingungen auch nach Wien (Nordbahnhof).

Wien, am 22. Jänner 1895. [58]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehr tritt am 10. Februar 1895 unter dem Titel „Theil II, Heft 2" ein neues Tarif-Heft in Kraft, welches directe Frachtsätze für den Transport von Eil- und Frachtgütern der normalen Tarifclassen, ferner für folgende in einzelnen Relationen zu befördernde Artikel, und zwar: Eisen, Eisenwaaren, Erze, Holz, Borke und Lohe, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. pr. Böhmischen Nordbahn, der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den Stationen Bosna-Brod und Doberlin der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, ferner den Stationen der k. und k. Bosnabahn, der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin andererseits enthält.

Exemplare des Tarifheftes können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 22. Jänner 1895. [59]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienisch-Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung directer Billets und directer Gepäckstaxen.

Vom 15. Februar 1895 angefangen gelangen directe Buchbillets von Wien Südbahnhof oder Wien Westbahnhof nach Mentone und Monte-Carlo mit Giltigkeit für alle fahrplanmässigen Züge zu nachverzeichneten Preisen zur Ausgabe:

Relation	I. Cl. Francs	II. Cl. Francs
Wien S.B. oder W.B.—Mentone . .	144.20	100.80
Wien S.B. oder W.B.—Monte-Carlo .	144.80	101.20

Für diese Billets, welche auch in der Gegenrichtung ausgegeben werden, gelten die Bestimmungen des Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Budapest (Personenbahnhof) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Italienischen Südbahnen (adriatisches Netz), sowie der Italienischen Mittelmeerbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn andererseits via Cormons, Pontebba und Peri vom 1. October 1891.

Gleichzeitig gelangen auch directe Gepäckstaxen in den oben bezeichneten Relationen neu zur Einführung.

Wien, am 23. Jänner 1895. [60]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Ausfuhrtarife für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland. (Tarifberichtigungen.) Im Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland treten laut einer Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg folgende beide Berichtigungen mit sofortiger Giltigkeit in Kraft:

1. In der Tariftabelle II des Theiles I (Seite 12) ist in der Eilgutspalte der Fehlstrich zu entfernen, dafür ein Stern *) zu setzen und am Fusse der Seite neben einem *) folgende Bestimmung einzutragen:
   „Der Eilgutfracht in Mark aus Tariftabelle II A. treten die Unterschiede in der Rubel-Eilgutfracht aus Tariftabelle II B. hinzu, die sich zwischen den mit einem Stern versehenen niedrigeren und den ohne Sternbezeichnung versehenen höheren Eilgutfrachtsätzen in Rubeln auf Seite 116 des Theiles III A. des Deutsch-Russischen Gütertarifes ergeben. Ausgenommen hievon sind die Eilgutsätze der Stationen Braunsberg, Danzig lege Thor, Danzig Weichselbahnhof, Elbing, Eydtkuhnen, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg i. Pr. K. O., Memel, Neufahrwasser, Pillau und Tilsit, für die Rubelzuschläge zur Eilgutfracht in Mark nicht hinzutreten."
2. Ferner ist in der Tariftabelle III des Theiles I (Seite 16) in der Eilgutspalte der zweite Fehlstrich unter Nr. 2 zu entfernen, dafür ein *) zu setzen und am Fusse der Seite neben einem *) folgende Bestimmung einzutragen:
   „Der Eilgutfracht in Mark aus Tariftabelle III A., Schnittpunkt II, treten die Unterschiede in der Rubel-Eilgutfracht hinzu, die sich zwischen den mit einem Stern versehenen niedrigeren Eilgutfrachtsätzen in Rubeln der Tariftabelle II B. auf Seite 116 des Theiles III A. des Deutsch-Russischen Gütertarifes und den Eilgutfrachtsätzen in Rubeln der Tariftabelle III B., Schnittpunkt II, ergeben."

Staatsbahn-Personenverkehr Breslau—Berlin. (Theilweise Erhöhung der Fahrpreise.) Mit dem 1. April wird im Staatsbahn-Personenverkehr der Stationen Beuthen (O.-S. (O.-S. Bhf.), Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte, Laband, Mischline, Morgenroth, Myslowitz, Ruda, Schoppinitz (O.-S. Bhf.), Schwientochlowitz und Zabrze eine theilweise Erhöhung der Preise der einfachen Fahrkarten „für alle Züge", soweit solche in der Richtung nach Liegnitz über Breslau hinaus und in umgekehrter Richtung zur Ausgabe kommen, eintreten.

Näheres hierüber ist durch die genannten Stationen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zngeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
223	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	In jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Completirung der in Preding-Wieselsdorf in vollen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden und nachweislich zum Export in die Levante bestimmten Zündwaaren-Transporte dienen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	15 kr. ö. W.	8·1 kr. ö. W.	6·9 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt: 1. bei Sendungen, welche ab Graz auf Grund des directen Levantetarifes zur Abfertigung gelangen, gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der Duplicat-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf via Triest nach der Levante; andernfalls 2. gegen Vorlage der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe über den Transport der Zündwaaren ab Deutsch-Landsberg nach Preding-Wieselsdorf und der auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport ab Preding-Wieselsdorf bis Triest, bezw. Fiume, denen zum Nachweis der erfolgten Verschiffung die Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, resp. des kgl. Hafenamtes in Fiume beizugeben sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
224	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Cement	Kirchbüchl	Loitsch	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Localtarif	168 Heller	158 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
225	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Galizisches Rohöl, Blau- und Grünöl und schwere Benzin-Rückstände in Reservoirwagen	Oderberg		Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Diese Transporte müssen in Reservoirwagen zur Verladung gelangen, die mit Rohpetroleum von Triest, bezw. von Fiume in Oderberg angelangt sind. Das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Vom 1. Februar 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		
					Triest Südbahn				162	94	68			
					Fiume				162	94	68			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
226	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalkstein aus Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Niżniów	Turka	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	kr. 12		Im Kartirungswege		
				Korościatyn						13				
227	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser, sowie für leere gebrauchte Petroleumfässer in umgekehrter Richtung	Pardubitz St.E.G. und S.N.D.V.B.	Simbach	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des seit 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 55		Im Kartirungswege		
					Tyssa-Königswald					35				
					Furth i. W.					59·3				
					Politz-Sandau					38·1				
228	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Budapest- {dunaparti-t. p. u., fövárosi-közrakt., Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti p. u.}	Ungarisch-Brod	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif. Theil III — Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	91 kr.	81 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		
				Budapest-Kelenföld, Budapest-Südbahnhof, Ó-Buda-Filatorigát oder vice versa					94 kr.	84 kr.	10 kr.			
229	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Butschowitz	Lieben (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 67	kr. 54	kr. 13	Im Kartirungswege		
					Bubna (St.E.G.)				67·3	54·5	12·8			
			Holz der Classe C		Lieben (St.E.G.)				59·9	54	5·9			
					Bubna (St.E.G.)				60·2	54·5	5·7			
230	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Schönpriesen loco	Schönpriesen-Umschlag	10000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis Ende December 1895	Elbeumschlagstarif für Oesterreich			Nachlass 3 Pfennig pro 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
231	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes	Jogsdorf Odrau	Hradisch K.F.N.B.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 35·9 33·9	kr. 34·3 32·8	kr. 1·6 1·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
232	Böhm. Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Papier der Pos. P. 1	Böhm.-Kamnitz	Prag B.N.B. Prag Oe.N.W.B. Prag St.E.G.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	kr. 63·6 65·6 65·6	kr. 58·2 60·9 60·9	kr. 5·4 4·7 4·7	Im Kartirungswege		

Vergebung von Demolirungsarbeiten.

Aus Anlass des Baues der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn gelangen die Objecte der Realitäten:

1. **Döblinger Hauptstrasse H.-Nr. 1, Or.-Nr. 9, Gasthaus „zum Auge Gottes“,**
2. **Hernalser Hauptstrasse H.-Nr. 2, Or.-Nr. 276, Gasthaus,**
3. **Hernalser Hauptstrasse H.-Nr. 1, Or.-Nr. 1, Elterlein's Casino**

zur Demolirung.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben. Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte und die Formulare hiefür sind bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie, XV., Neubaugürtel Nr. 34, einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens 9. Februar 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzureichen.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn:
Section Gürtellinie.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 29. Jänner 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung des Statutes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat das geänderte Statut der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen genehmigt.

Wien, am 28. December 1894. — Z. 33.408. H.-M.-Z. 410 ex 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere Stadtbahnlinien in Prag.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtrathe der kgl. Landeshauptstadt Prag Namens der Stadtgemeinde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine nach Art. XVI des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, als Kleinbahn auszuführende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahnlinie im Weichbilde der Stadt Prag von der Heuwagsgasse über den Heuwagsplatz durch die Bolzanogasse und die Parkstrasse zum Landesmuseum, von da weiter durch die Mezibranhá-, die Sokol- und die Gerstengasse über den Karlsplatz, dann durch die Gasse „na Moráni" zur Palackybrücke mit zwei Abzweigungen vom Landesmuseum über den Wenzelsplatz zum Brückel, eventuell bis zur Schwefelgasse, und vom Karlsplatze durch die Brenntegasse zur Ferdinandsstrasse im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Jänner 1895. Z. 68.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Haltestelle Jesnitschan der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Čep, eventuell von der Haltestelle Svitkov der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Čep.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Johann Markolous, Bezirksobmann in Pardubitz, im Vereine mit dem J. U. Dr. Florian Hlubuček, Advocaten in Pardubitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Haltestelle Jesnitschan der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Čep, eventuell von der Haltestelle Svitkov der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Čep, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Jänner 1895. Z. 70.226 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Station Gablonz-Brandl der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn über Reinowitz, Johannesberg, Grünwald, Gablonz zurück zur Station Gablonz-Brandl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gustav Hoffmann, Fabrikant in Gablonz a. d. Neisse, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von der Station Gablonz-Brandl der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn über Reinowitz, Johannesberg, Grünwald, Gablonz zurück zur Station Gablonz-Brandl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. Jänner 1895. Z. 68.245 ex 1894.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 22. Jänner 1895, Z. 4268, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 9. Jänner 1895 hat das kgl. ungarische Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport die Mittheilung gemacht, dass die im Laufe des Monates December 1894 eröffneten und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahnen Debreczen—Derecske—Nagy-Léta und Szombathely-Rum in die Liste der Eisenbahnen aufgenommen werden sollen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet.

Das Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1, des Uebereinkommens entgegengenommen und den vertragschliessenden Staaten mit Schreiben vom 18. Jänner 1895 die im Art. 57, Z. 1, vorgesehene Benachrichtigung zugehen lassen, mit dem Beifügen, dass die neuen Linien der Liste (Ausgabe vom 1. Jänner 1895) unter der Rubrik:

Ungarn, 1. Ungarische Staatsbahnen, als
d^2 Localbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Léta, und
e^2 „ Szombathely-Rum

angefügt werden. Der wirkliche Eintritt in den internationalen Transportdienst ist auf den Tag der Eröffnung der neuen Linien zurückzuführen, nachdem sie im Betriebe einer bereits in die Liste aufgenommenen Verwaltung stehen.

Wien, am 22. Jänner 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 23. Jänner 1895, Z. 4408, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Note vom 24./28. December 1894 a. St. hat das kaiserliche Verkehrsministerium, Departement der Eisenbahnen in St. Petersburg, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport die Mittheilung gemacht, dass in Folge Rückkaufes durch den Staat die bisher in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, als Nr. 31 unter den von Privatverwaltungen betriebenen Bahnen aufgeführten Südwestbahnen am 1./13. Jänner 1895 in den Besitz und Betrieb des Staates übergegangen sind. Ferner sind laut derselben Mittheilung, in Folge der Fusion vom 15./27. December 1894, die Eisenbahnen Dwinsk-Witebsk, Orel-Witebsk, Riga-Dwinsk und die Mitauer Eisenbahn (Nr. 10, 11, 12, 13 in der Liste der vom Staate betriebenen Eisenbahnen und Bahnstrecken) in einen Betrieb unter der Bezeichnung Riga-Orel vereinigt und die Eisenbahn Riga-Tuckum (Nr. 6) mit der Baltischen und Pskow-Riga-Eisenbahn verschmolzen worden. In der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken Russlands (Ausgabe vom 1. Jänner 1895) sind daher die Nummern 6, 10, 11, 12, 13 und 31 zu streichen und dafür die vom Staate neu erworbenen, resp. zusammengezogenen Eisenbahnen folgendermassen aufzunehmen:

5. Baltische Eisenbahn (mit Ausnahme der II. Section) und Pskow-Riga- und Riga-Tuckumer Eisenbahnen.
6. Riga-Orel (gebildet aus der Dwinsk-Witebsker, der Orel-Witebsker, der Riga-Dwinsker und der Mitauer und Bolderaa-Eisenbahn).
10. Südwestbahnen.

(Die Nummern 11, 12, 13 und 31 bleiben offen.)

Das Centralamt hat von diesen Aenderungen den übrigen Vertragsstaaten gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit Schreiben vom 19. Jänner 1895 Nachricht gegeben.

Wien, am 23. Jänner 1895.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1894.[1]

Das deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1894 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von rund 800 km erfahren gegen rund 700 km im Jahre 1893 und gegen rund 800 km im Jahre 1892.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit der „Z. d. V. D. E.-V." bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Mai die Nebenbahn Gernsbach-Weisenbach (hintere Murgthalbahn) . . 5·07 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 16. April die Localbahn Erlangen-Herzogenaurach . . . . 11·77 „
   am 1. Mai die Localbahn Laufen-Tittmoning (Verlängerung der Localbahn Freilassing-Laufen) . . . . 24·59 „
   am 27. Mai die Localbahn Grafing-Glonn 10·61 „
   am 25. October die Localbahn Selb Bahnhof-Selb Stadt . . . . 4·00 „
   nebst der Flügelbahn zur Ludwigsmühle 1·52 „
   am 17. November die Localbahn Kellmünz-Babenhausen . . . . 10·29 „
   am 1. December die Localbahn Wicklesgreuth-Windsbach . . . . 11·77 „
   ferner im Monat December die Strecke Station Wolnzach-Markt Wolnzach (Theilstrecke der Localbahn Wolnzach-Mainburg) . . . . 5·30 „
   und die Localbahn Dinkelscherben-Thannhausen . . . . 13·86 „
   zusammen 93·71 km
3. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
   am 15. April die Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammersiel . . . . 1·40 „
   am 10. Mai die Strecke Bockhorn-Zetel 3·65 „
   (Strecken der Vareler Nebenbahnen)
   zusammen 5·05 km
4. Die Preussischen Staatseisenbahnen[2]:
   a) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona:
      am 1. September die Strecke Hagenow-Wittenburg (Theilstrecke der Vollbahn Hagenow-Oldesloe) . . . . 15·44 „
   b) die königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin[3]):
      am 1. Juli die Strecke Swinemünde-Heringsdorf . . . . 7·71 „
   c) die königl. Eisenbahn-Direction zu Breslau[4]):
      am 15. Mai die Strecke Glambach-Strehlen (Reststrecke der Nebenbahn Strehlen-Grottkau) . . . . 6·67 km
      am 10. October die Nebenbahn Vossowska-Lublinitz . . . . 24·06 „
      am 15. November die Nebenbahn Nimptsch-Gnadenfrei . . . . 9·50 „
      und die Nebenbahn Deutsch-Wette-Gross-Kunzendorf . . . . 13·10 „
      zusammen 53·33 km
   d) die königl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg:
      am 15. Jänner die Strecke Ragnit-Klapaten (Fortsetzung der Bahnstrecke Tilsit-Ragnit) . . . . 7·01 „
      und die Strecke Rautenberg-Naujeningken (Fortsetzung der Bahnstrecke Stallupönen-Rautenberg) . . . . . 9·31 „
      am 1. Juli die Strecke Culmsee-Schönsee (Fortsetzung der Bahnlinie Bromberg-Fordon-Culmsee) . . . . 20·37 „
      am 1. August die Nebenbahnstrecke Mohrungen-Wormditt . . . . 29·14 „
      am 1. October die Bahnstrecke Klapaten-Naujeningken (Reststrecke der Nebenbahn Tilsit-Stallupönen) . . . 10·17 „
      und die Nebenbahnstrecke Nakel-Konitz . . . . 74·93 „
      am 1. November die Bahnstrecke Osterode in Ostpr.-Hohenstein . . . 40·74 „
      zusammen 191·67 km
   e) die königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld:
      am 3. Jänner die Strecke Ohligs-Hilden . . . . 7·20 „
      am 1. November die Verbindungsbahn Hagen-Haspe-Heubing . . . . 3·20 „
      zusammen 10·40 km
   f) die königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt:
      am 18. Juni die Strecke Arnstadt-Stadtilm[5]) . . . . 15·95 „
      am 4. Juli die Nebenbahn Reinsdorf bei Artern-Frankenhausen (Kyffhäuser) . 14·20 „
      am 20. September, bezw. 1. October die Nebenbahn Oberröblingen a. H.-Allstedt . . . . 7·43 „
      am 1. December die Nebenbahn Jüterbog-Treuenbrietzen . . . . 19·96 „
      am 17. December die Strecke Triptis-Ziegenrück (Theilstrecke der Nebenbahn Triptis-Blankenstein) . . . . . 30·40 „
      zusammen 87·94 km

[1]) Von der Direction der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen, Actiengesellschaft, zu Friedland in Mecklenburg sind eröffnet worden: die Bahnstrecken Ferdinandshof-Friedland in Mecklenburg, Uhlenhorst-Schwerinsburg, Friedland-Jarmen, Dennin-Stretense und Dennin-Janow.

[2]) In dem Directionsbezirk Köln (linksrh.) wird seit dem 1. Juli die Bahnstrecke Oberbillig-Wellen zweigeleisig betrieben, so dass von der ganzen Strecke Karthaus-Diedenhofen nur noch das Stück Karthaus-Oberbillig in eingeleisigem Betriebe ist. — Ferner wurde das zweite Geleise in Betrieb genommen am 23. Juli auf der Strecke Lammersdorf-Roetgen und am 11. August auf der Strecke Roetgen-Raeren.

[3]) Die Strecken der Berliner Ringbahn Schöneberg-Wilmersdorf-Friedenau, sowie Schöneberg-Tempelhof werden in ihrer ganzen Ausdehnung seit dem 2. Februar zweigeleisig betrieben. Die 3·95 km lange, mit zweigeleisigem Bahnkörper versehene, nur dem Güterverkehr dienende Anschlussstrecke Schönhauser Allee-Pankow (Rangirbahnhof) ist am 1. October in Betrieb genommen worden.

[4]) Am 1. Mai ist die bisher nur dem Güterverkehr dienende, 1·08 km lange Grubenbahn Kunigundeweiche-Georggrube nach Herstellung eines Verbindungsgeleises für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet und auf der Strecke Emanuelsegen-Schoppinitz R. O. U. Bhf. Ende April der Personen- und Güterverkehr eingestellt worden.

[5]) Diese Linie bildet eine Theilstrecke der im Sommer dieses Jahres zu eröffnenden Vollbahn Arnstadt-Saalfeld, deren Hauptzweck die Verbindung der beiden Preussischen Staatsbahnstrecken Gera-Eichicht-Probstzella und Erfurt-Ritschenhausen ist.

g) die königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M.:
am 1. Mai die Strecke Langenschwalbach-Zollhaus . . . . 19·20 km

h) die königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover:
am 12. Mai die Strecke Niederwalgern-Weidenhausen (Abzweigung der Bahnlinie Cassel-Frankfurt a. M.) . . . . 13·30 „

i) die königl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg [6]):
am 1. Mai die Strecke Braunschweig-Meine (Schlussstrecke der Bahnlinie Braunschweig-Isenbüttel) . . . . . 19·98 „
am 1. October die Strecke Ilsenburg-Harzburg . . . . 13·70 „
zusammen 33·68 km

5. Die Sächsischen Staatseisenbahnen [7]):
am 21. März die Nebenbahn Pirna-Grosscotta . . . . 7·07 „

6. Die Württembergischen Staatseisenbahnen [8]):
am 10. Mai die Schmalspurbahn Marbach am Neckar-Beilstein . . . . 14·37 „

7. Die Bröltháler Eisenbahn:
am 22. Februar die Anschlussbahn Oberpleis-Herresbach (schmalspurig) . . . . 1·50 „

8. Die Dessau-Wörlitzer Eisenbahn:
am 22. September die Strecke Dessau-Wörlitz . . . . 18·70 „

9. Die Franzburger Südbahn (Kleinbahn):
am 23. November die Theilstrecke Velgast-Ravenhorst . . . . 8·50 „

10. Die Kaiserstuhlbahn:
am 15. December die Theilstrecke Endingen-Gottenheim . . . . 19·18 „

11. Die Kleinbahn Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchin:
am 1. November die vollspurige Theilstrecke Königswusterhausen-Mittenwalde 8·30 „

12. Die Krozingen-Sulzburger Localbahn (Localbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter):
am 20. December die Nebenbahn Krozingen-Staufen-Sulzburg . . . . 11·00 „

13. Die Meppen-Haselünner Eisenbahn:
am 17. October die vollspurige Strecke Meppen-Haselünne . . . . 14·20 „

14. Die Stolpethalbahn (Kleinbahn):
am 15. August die vollspurige Strecke Stolp-Raths-Damnitz . . . . 19·00 „

15. Die Zniner Kleinbahn:
am 1. Juli die Kleinbahnstrecke Znin-Rogowo . . . . 19·40 „
nebst der Abzweigung Biskupin-Schelejewo 8·20 „

[6]) Auf der Bahnstrecke Halle-Aschersleben ist das zweite Geleise der Theilstrecken Trotha-Nauendorf und Sandersleben-Aschersleben am 1., bezw. 10. Februar und auf der Theilstrecke Halle-Trotha am 6. April dem Betriebe übergeben worden.

[7]) Die Anschlusscurven Naundorf-Coswig (1·45 km) und Kötzschenbroda-Weinböhla (1·32 km) und die Dresdener Verbindungsbahnen zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Alt-, bezw. Neustadt (2·17 km) sind am 1. Mai dem Betriebe übergeben worden.

[8]) Auf der Linie Bietigheim-Nordheim ist am 15. September der zweigeleisige Betrieb eingeführt worden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kotetein—Bielitz: Viehverladerampe in Friedek-Mistek.) In der Station Friedek-Mistek wird eine Verladerampe für Borstenvieh hergestellt. [11. Jänner, Z. 1190.]

— (Unterfahrung des Bahnkörpers durch eine Wasserleitung.) Durch die für Zwecke der Stadt Teschen herzustellende Wasserleitung wird der Bahnkörper im Zuge der Sachsenberger Strasse in km 138·3/4, dann der Freistädter Strasse in km 140·0/1 und schliesslich der Bobreker Strasse in km 140·8/9 unterfahren. [10. Jänner, Z. 63.131 ex 1894.]

— (Sicherung des Einschnittes in km 166·5/7.) Für die Verflachung, bezw. Entlastung der nassen, zum Absitzen geneigten Einschnittsböschung in km 166·5/7 unter gleichzeitiger Herstellung eines Schneeschutzdammes wurde die Baubewilligung ertheilt. [9. Jänner, Z. 62.979 ex 1894.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Veränderung in Dombrau: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines neuen und Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes in der Station Dombrau für den 30. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 816.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Typengenehmigung für einen Postambulanzwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für einen vierachsigen Postambulanzwagen mit Drehgestellen unterm 18. Jänner genehmigt. [Z. 71.053 ex 1894.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Maria-Ratschitz.) In der Station Maria-Ratschitz wurde zur Sicherung der Ein- und Ausfahrten der Züge eine von den bestehenden zwei elektrischen Distanzsignalen unabhängige Sicherungsanlage errichtet. Diese besteht aus zwei zweiarmigen Semaphoren, von denen der eine bei der Einfahrt von Preschen, der zweite bei der Einfahrt von Brüx aufgestellt ist. Die Stellung dieser beiden Einfahrtssignale und die Verriegelung von zwei Weichenpaaren und vier einzelnen Weichen, sowie von zwei Sperrbäumen erfolgt mittelst eines in der Nähe des Aufnahmsgebäudes aufgestellten Signalstell- und Weichenriegelwerkes entweder durch den diensthabenden Beamten oder durch einen Stationsbediensteten unter Aufsicht und Verantwortung des diensthabenden Beamten. Die in die Verriegelungsvorrichtung einbezogenen Weichen und Sperrbäume werden durch zwei Weichenwächter local bedient. Das Signalstell- und Weichenriegelwerk enthält 13 Hebel, und zwar sechs Weichenriegelhebel, zwei Sperrbaumriegelhebel, zwei Signalstellhebel und drei Fahrstrassenhebel. Die beiden Einfahrtssignale sind durch das Stellwerk in eine derartige Abhängigkeit gebracht, dass stets nur bestimmte Fahrtrichtungen gleichzeitig freigegeben werden können. Ein Einfahrtssemaphor kann erst dann auf „Erlaubte Fahrt“ gestellt werden, wenn die zu sichernden Weichen und die Sperrbäume mit der Hand in die dem Zugslaufe entsprechende Stellung gebracht, verrigelt und in dieser Stellung durch den umgelegten Fahrstrassenhebel verschlossen gehalten sind. Mit der Umlegung des Fahrstrassenhebels erfolgt zugleich die Entriegelung des betreffenden Semaphors. Die Freigabe der Weichen ist ganz in die Hand des diensthabenden Beamten gelegt und hat erst dann stattzufinden, bis das letzte Fahrzeug eines Zuges die in die Sicherungsanlage einbezogenen Weichen passirt hat. [G.-I.-Z. 23.778 ex 1894.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Locomotivprüfung.) Am 26. November 1894 hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmten Secundär-Tender-locomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3030, dem Namen „Albrechtsdorf“ und der Inventarsnummer 149 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerialerlass Z. 15.632 ex 1893 genehmigt. [20. Jänner, H.-M.-Z. 3254.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in der Station Komotau.) Nachdem in der Station Komotau wegen der dort obwaltenden Verkehrsverhältnisse eine rasche Verständigung zwischen den im Verkehrsbureau (Aufnahmsgebäude) und in der Weichenstellhütte bei der Einfahrt von Prag und Eger diensthabenden Organen als geboten erschien, so wurden diese beiden Dienststellen mit einander in telephonische Verbindung gebracht. Zu diesem Behufe ist die in der genannten Station für Betriebszwecke bereits vorhanden gewesene doppeldrähtige Telephonleitung zwischen dem Verkehrsbureau und dem Heizhausbureau von dem letzteren Bureau bis zu der oberwähnten Weichenstellhütte verlängert worden, wo nunmehr ein Telephonapparat zur Aufstellung gelangt.
[G.-I.-Z. 23.028 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit einem Güterzuge.) Die Direction der Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen in jenen Fällen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, in jüngster Zeit insoferne Gebrauch gemacht, als sie unter gleichzeitiger Anordnung der für solche Fälle vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen die Beförderung von Personen mit dem Güterzuge Nr. 253 am 26. December 1894 von Königshan bis Liebau gestattete. [G.-I.-Z. 23.916 ex 1894.]

Zusammenstellung

der im Monate December 1894 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1390	16.926	5.573	23.889	57	340	61	458	1·9	248	38	337	1	.	.	.	.	.	21
Nordöstliche Linien	186	2.948	4.107	7.241	10	85	55	151	2·0	35	7	159	.	.	.	.	.	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	1	.	1	0·3	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	66	614	186	866	7	24	.	31	3·5	25	.	14	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	411	341	752	.	18	3	21	2·7	21	6	20	1	.	.	.	.	.	10
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.054	899	2.139	5	55	7	67	3·1	90	34	107	.	8	.	.	.	.	12
Böhmische Westbahn	62	348	186	596	2	27	1	30	5·0	22	18	7	.	.	.	.	.	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	125	374	1.588	2.087	10	17	15	42	2·0	26	14	43	.	.	.	.	.	.	6
Eisenbahn Wien-Aspang	.	310	746	1.056	.	3	.	3	0·2	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	4	5	9	2·2	9	.	1	1	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	496	4.290	3.307	8.093	39	135	11	185	2·2	177	49	67	28	.	.	.	4	.	44
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	8	.	8	1·8	2	.	3	3	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	466	62	528	.	7	.	7	1·3	2	1	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	383	4.528	558	5.469	46	66	.	112	2·0	155	8	48	.	.	3	.	4	.	44
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	522	4.983	3.286	8.791	48	126	42	216	2·4	180	9	150	1	.	.	.	3	.	10
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	252	44	296	.	9	.	9	3·0	10	1	1	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	716	4.838	899	6.453	47	68	23	138	2·1	125	47	97	6	1	.	2	3	.	43
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.461	217	1.678	.	27	.	27	1·6	33	4	15	.	.	.	.	.	.	23
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	.	12	12	3·8	1	.	11	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.302	.	1.327	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4157	46.341	22.433	72.931	271	1023	235	1529	.	1164	237	1087	41	9	3	2	14	.	22

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
3. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·3 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
5. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 1·3 „
6. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·6 „
7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·8 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·9 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 2·0 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 2·0 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·0 pCt.
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·1 „
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 2·2 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 2·2 „
15. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·4 „
16. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·7 „
17. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 3·0 „
18. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 3·1 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . 3·5 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . 3·8 „
21. Böhmische Westbahn . . . . 5·0 „

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung von Verschlussvorrichtungen an den Weichenhebeln der centralen Sicherungsanlagen in mehreren Stationen.) Die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat bei den centralen Sicherungsanlagen der Stationen Trzynietz, Jablunkau, Dombrau, Bystritz, Lonkau und Reichwaldau an den Weichenstellhebeln Verschlussvorrichtungen (Schieberarretirungen) anbringen lassen, welche den Zweck haben, die für die Ein- und Ausfahrten, bezw. Durchfahrten gestellten Weichenhebel derart zu verschliessen, dass dieselben trotz vorheriger Stellung des Semaphors auf „Verbot der Fahrt" erst dann umgestellt werden können, wenn deren Verschluss von dem Verkehrsbeamten aufgehoben wurde. [G.-I.-Z. 21.644 ex 1894.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einstellung von zwei Säuretransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von dem Oesterr. Verein für chemische und metallurgische Production in Aussig an der Elbe beabsichtigte Einstellung von zwei bei der Firma F. Ringhoffer in Prag (Smichow) in Bestellung gebrachten dreiachsigen Schwefelsäuretransportwagen mit achtklötziger Bremse in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft genehmigt. [Z. 70.080 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (k. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg):

25. Jänner. Wegen andauernden Schneesturmes und Verwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 956 eingestellt werden.

27. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt wurde mit Zug 856 wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen):

25. Jänner. Wegen Schneeverwehungen in der Localbahnstrecke Plan—Tachau mussten die gemischten Züge 3451 und 3452 unterbleiben.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

25. Jänner. Wegen Schneehindernissen auf der Localbahn Chotzen—Leitomischl konnten die Züge 2011 und 2012 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Eisenbahn Nagy - Szombat (Tirnau)—Lundenburg. (Ausbaubeschluss und Trassenbestimmung.) Die Interessenten des Comitates Pozsony und jene der von der projectirten Linie Nagy-Szombat—Lundenburg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1894) berührten Communen haben den Beschluss gefasst, die Realisirung dieses Projectes, welches noch in das Bauprogramm der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgenommen war, jedoch wegen geringer Subventionirung nicht ausgeführt werden konnte, durch ausgiebige Subventionirung zu ermöglichen, und hat die Stadt Nagy-Szombat allein bereits für 300.000 Gulden Stammactien gezeichnet. Die projectirte Linie ist im Ganzen 72 km lang und soll über die Gemarkungen von Szuha, Bogdánócz, Selpicz, Binyócz, Nádas, Jablonicz, Szenicz, Radosócz nach Holics, bezw. in einer Variante von Nádas über Sandorf, Sasvár, Kukló, Kuti zur Landesgrenze, bezw. nach Lundenburg führen. Die projectirte Linie wird von Lundenburg aus die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Berührung der Comitate Nyitra und Pozsony in der Station Nagy-Szombat mit der Linie Pozsony—Zsolna und durch Vermittlung der Linie Nagy-Szombat—Szeret—Galantha mit der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Marchegg—Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden.

Budapester Ringbahn. (Einführung eines Uebergangsverkehres zwischen den Strecken der Budapester Strassenbahn - Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb und jenen der Ringbahn.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, dem Wunsche der Budapester Communalverwaltung entsprechend, die insbesonders vom principiellen Standpunkte für das Budapester Intercommunicationswesen hochbedeutende Genehmigung ertheilt, dass zwischen den Linien des Pferdebahnbetriebsnetzes von dessen Kreuzungspunkt mit der Linie der Budapester Ringbahn (Ofen, II. Bezirk, nächst dem Lucasbade) aus ein vorläufig auf die Tagesstunden beschränkter combinirter Personenverkehr zwischen den Strecken der Strassenbahn und jenen der Ringbahn eingeführt werde. Nachdem dieser Verkehr sich bis zum Bahnhofe der Südbahn-Gesellschaft (Ofen, II. Bez., Christinenstadt) erstreckt, steht von nun an der genannte Bahnhof nicht nur von Kelenföld, sondern auch von der Ofener Seite aus mit den donaulinksuferseitigen Stadtbezirken, insbesondere dem Weichbilde der Haupt- und Residenzstadt, für den constanten Personenverkehr in Verbindung, welch letzterer bisher nur durch Strassenfuhrwerke vermittelt wurde.

Schiffahrt.

Galizien. (Dniester-Regulirung.) Zur Durchführung des Gesetzes, betreffend die Regulirung des Dniesterflusses zwischen Rozwadów und Zurawno vom 1. Mai 1893, gal. L.-G.-Bl. Nr. 33, hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium unterm 24. Juni 1894, Z. 11.217, eine mit Kundmachung der galizischen Statthalterei vom 2. Juli 1894, galizischen Landes-Gesetz- und Verordnungs-Blattes Nr. 71, eine Verordnung erlassen. Laut dieser Verordnung bezweckt die von der Staatsverwaltung unter Mitwirkung des Landesausschusses als Landesunternehmen um einen Kostenbetrag von fl. 1,600.000 auszuführende Regulirung die Senkung des Wasserspiegels in der Gesammtstrecke von ungefähr 80 km behufs Schaffung einer entsprechenden Vorfluth für die in Aussicht genommene Trockenlegung der oberhalb Rozwadów bei Sambor am Dniester gelegenen ausgedehnten Sümpfe, die Herstellung eines schiffbaren Flussbettes, die Sicherung der Ufer gegen Abbrüche und die thunlichste Hintanhaltung von Ueberschwemmungen der zu beiden Seiten der Flussstrecke gelegenen Grundstücke. Die Bauzeit ist auf 15 Jahre vom Jahre 1893 an gerechnet, und sind während dieser Zeit in der Regulirungsstrecke alle das Project beeinträchtigenden privaten Flussbauten untersagt. Die Verwaltung des Regulirungsfondes, die Leistungen von Zahlungen aus demselben und die Veranlassung von Anweisungen auf denselben steht der Statthalterei in Lemberg zu. Zur Durchführung der Regulirungsarbeiten und zur Besorgung des technisch-administrativen Dienstes bildet die Statthalterei eine besondere, aus einem Bauleiter und dem nöthigen Hilfspersonale bestehende Bauabtheilung. Den jeweiligen Sitz der Bauleitung hat über deren Antrag die auch mit der Beaufsichtigung derselben betraute Statthalterei zu bestimmen. Für die Verhandlungen, welche in die politische Administrative fallen, ist die Bezirkshauptmannschaft in Zydaczow als erste Instanz bestimmt. Zur Feststellung des Arbeitsprogrammes für das folgende Jahr tritt in den letzten Monaten eines jeden Jahres am Amtssitze der Bauleitung über Veranlassung der Statthalterei eine Commission zusammen, welche aus einem von der Statthalterei zu bestimmenden höheren Staatsbaubeamten, aus einem vom Landesausschusse zu bestimmenden höheren technischen Landesbeamten und aus dem Bauleiter zu bestehen hat. Das von der Commission aufgestellte Bauprogramm ist sammt den vom Bauleiter ausgearbeiteten Detailprojecten der Statthalterei zur Ueberprüfung im Einvernehmen mit dem galizischen Landesausschusse und sonach dem Ministerium des Innern zur einvernehmlich mit dem Ackerbauministerium zu ertheilenden Genehmigung vorzulegen. Der Bauleiter ist für die fachgemässe und ökonomische Bauführung, für die genaue Einhaltung der Projecte und Kostenvoranschläge, für die angemessene Bepflanzung der hiezu geeigneten Ufergründe und Alluvionen, sowie für die Bewirthschaftung und zweckdienliche Verwerthung der Pflanzungen verantwortlich; derselbe verkehrt unmittelbar mit der Statthalterei, hält dieselbe durch periodische Berichte in fortlaufender Kenntniss der Baufortschritte und hat ausserordentliche Vorkommnisse sofort anzuzeigen. Staatsverwaltung und Landesausschuss überwachen die Regulirungsarbeiten durch ihre technischen Organe im Wege zeitweiser Inspicirungen der betreffenden Flussstrecke. Mit Ende eines jeden Baujahres hat der Bauleiter einen detaillirten Bericht über die Bauthätigkeit, die erzielten Ergebnisse und die aufgelaufenen Kosten zu erstatten und um die Collaudirung der in der verflossenen Bauperiode ausgeführten Arbeiten anzusuchen. Die Collaudirung erfolgt durch die zur Aufstellung des jährlichen Bauprogrammes berufene Commission.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Pandora" von Triest nach Brasilien.) Dieser Dampfer von 1692 Tonnen Gehalt ist am 15. December 1894 mit 2 Passagieren und 157 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Brasilien abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 70 Colli Bier, 110 Colli Stahl, 63 Colli Papier; nach Bahia 50 Colli Stahl, 410 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 9 Colli Draht, 45 Colli Stahl, 10 Colli Möbeltheile, 22 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Zinn; nach Santos 55 Colli Carton, 9 Colli Muscheln, 90 Colli Stahl, 280 Colli Bier, 48 Colli Möbeltheile, 56 Colli Gerste; nach Victoria 50 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 35.547 fl. ö. W.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein.

Verlängerung der Giltigkeit des biherigen Betriebsreglements.

Das im Verordnungs-Blatte Nr. 2 vom 3. Jänner 1895 publicirte neue Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Verwaltungen auf dem Bodensee und dem Rhein tritt mit 1. Februar 1895 nicht in Kraft und bleibt daher das bisherige Betriebsreglement vom 1. Jänner 1885 bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 25. Jänner 1895. [61]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, Seite 2265, gekündigten Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Verkehr (vergleiche auch die Kundmachung in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Jänner 1895, Seite 9) wird bis 28. Februar 1895 verlängert.

Wien, am 27. Jänner 1895. [62]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Eröffnung der für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichteten Haltestelle Praskačka-Urbanic auch für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr.

Am 1. Februar 1895 wird die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Praskačka-Urbanic auch für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet.

In der genannten Verladestelle sind bahnseitige Magazinsräume nicht vorhanden, und können demnach anlangende Güter daselbst nicht eingelagert, sondern müssen dieselben von den Empfängern sofort ausgeladen und abgeführt werden.

Wien, am 26. Jänner 1895. [63]

Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen. Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi.

Neuer Fahrplan und Tarif.

Am 27. Jänner 1895 wird die Localbahnstrecke Wr.-Neudorf-Guntramsdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben. — Gleichzeitig tritt auch am benannten Tage ein neuer Fahrplan und Tarif für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft.

Wien, am 23. Jänner 1895. [64]

Localbahn Auspitz.

2. Nachtrag zum Theil II des Gebührentarifes für den Personen-, Gepäcks- Eilgut- und Frachtenverkehr.

In Abänderung des bestehenden Tarifes werden

1. die Frachtsätze der Wagenladungsclasse A von 8 kr. auf 6 kr. und
2. der Tarif der Wagenladungsclasse B von 7 kr. auf 6 kr.

pro 100 kg ermässigt, und tritt diese Tarifermässigung mit 15. Februar 1895 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 1 kr. erhältlich.

Wien, am 28. Jänner 1895. [65]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für die Stationen Plochingen (Württemb. Staatsbahn) und Villmar (kgl. E.-D. Frankfurt a. M.).

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 treten folgende Frachtsätze in Kraft:

		Ausnahmetarif 19 (Baumwolle) a 5 t	b 7 t	c 9 t	d 10 t
Plochingen-	Pino	34·21	34·21	33·24	30·04
	Chiasso	36·94	36·94	35·83	32·37
	Peri	41·30	41·30	38·02	37·59

		Specialtarife II a	II b	III a	III b	Ausnahmetarif 15 (Marmorplatten, rohe)
Villmar-	Pino	47·32	33·06	35·39	22·03	33·06
	Chiasso	50·05	34·95	37·59	23·35	34·95
	Peri	62·70	41·80	44·80	29·15	38·40

Die Frachtsätze verstehen sich in Franken pro Tonne.

Wien, am 22. Jänner 1895. [66]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1895 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Eilgütern Hamburg — Laube und vice versa in Kraft. Der Tarif enthält als wesentlichste Neuerung die Bestimmung, dass die Frachtsätze die Hamburger An- und Ablieferungsgebühren nicht mehr enthalten, daher diese Gebühren stets gemäss Verfrachtungsbedingungen vom 1. Jänner 1892, Seite 53, separat berechnet werden. Der Tarif ist bei der General-Direction der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, sowie in den Stationen Laube und Hamburg erhältlich.

Württembergisch-Bayerischer Güterverkehr. (Theil II, Nachtrag V.) Durch den vorbezeichneten, mit 1. Jänner 1895 in Kraft getretenen Tarifnachtrag wurde u. A. auch die Station Lindau-Rangirbahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den directen Güterverkehr mit Württemberg einbezogen. In Analogie der mit Handelsministerial-Erlass vom 18. März 1893, Z. 13.871, genehmigten Vereinbarung zwischen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, wonach für den Verkehr von österreichischen Stationen nach österreichischen Stationen im Transit über Bayern ausschliesslich das österr.-ungar. Betriebsreglement Anwendung finden soll, wurde Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen dem zugestimmt, dass für den hier in Frage kommenden Verkehr der auf deutschem Gebiete gelegenen Station Lindau mit württembergischen Stationen nur die deutsche Verkehrsordnung Geltung haben solle.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Tarifheft Nr. 2.) Laut Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau kann das mit dem 1. Februar in Kraft tretende neue Tarifheft 2 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr vom 25. Jänner ab bei den Verbandstationen zum Preise von Mk. 0·20 bezogen werden.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Berichtigungsblatt zu Heft 2.) Zu dem am 1. Februar in Kraft tretenden Tarifheft 2 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches bei den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben ist.

Preussisch-Sächsisch-Thüringisch-Bayerischer Personen- und Gepäckverkehr; Tarif vom 1. Mai 1892. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar kommt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Frankfurt a. M. und Magdeburg, sowie der Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titelblattes des Haupttarifes;
2. Aenderungen der Zusatzbestimmungen nebst Vorwort unter Aufhebung der im Nachtrag II und III enthaltenen Zusatzbestimmungen nebst Vorwort;
3. bereits im Verfügungswege eingeführte Fahrpreise und Gepäcktaxen;
4. neue Tarifsätze, u. A. auch solche für Rundreisekarten im Verkehre mit der Werrabahn;
5. Aenderung von Stationsnamen, und
6. Aufhebung von Tarifsätzen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen.) Mit Wirkung vom 1. Februar 1895 wird laut einer Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Altona die Station Rendsburg des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona als Empfangsstation in die zur Zeit giltigen Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ist bei den Tarifbureaux der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Binnengütertarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ab werden in den für Braunkohlenbriquetts in Mengen von 20 t bestehenden Ausnahmetarif 20a des diesseitigen Binnengütertarifes vom 1. Jänner 1893 die Stationen Gross-Kiesow, Toitz-Rustow und Zerrenthin einbezogen. Näheres über die Frachtsätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und dem Auskunftsbureau auf dem Berliner Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband; Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. (Ausnahmetarife für Düngemittel.) Am 1. Februar kommen für die unter 1 des Ausnahmetarifes 4 des Mitteldeutschen Verbandes und des Ausnahmetarifes 9 des Reichsbahn-Staatsbahnverkehres genannten Düngemittel in Ladungen von 10.000 kg im Verkehre zwischen den Stationen Elsterwerda, Gera, Görlitz, Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Verbandsstationen der Reichsbahnen (ausgeschlossen jedoch die Stationen Bischweiler, Hagenau, Lauterburg, Selz und Weissenburg), sowie im Verkehre mit Basel (Badische Staatsbahn) andererseits die Sätze der obengedachten Ausnahmetarife zur Anwendung. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger und in den Stationstarifen des Sächsisch-Südwestdeutschen Tarifes verzeichneten Entfernungen zu Grunde gelegt.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Tarifberichtigungen.) Im Theil II des Deutsch-Russischen Gütertarifes, giltig vom 20. December 1894 alten/1. Jänner 1895 neuen Stils, sind folgende Druckfehler handschriftlich zu berichtigen: Auf Seite 107 ist bei dem Artikel „Gusseisenwaaren, nicht besonders benannt, verpackt" die Tarifirung ab Schnittpunkt östlich aus Differentiale 9 in Differentiale 42 zu ändern; ebenso ist in der nächsten Zeile bei demselben Artikel „unverpackt" die Tarifirung ab Schnittpunkt östlich aus D 42 in D 9 zu ändern. Auf Seite 154 ist bei dem Artikel „Maschinen, Näh- und Strick-" die Tarifirung ab Schnittpunkt östlich aus Classe II in D 41 zu ändern. Im Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifes ist auf Seite 509 der Frachtsatz der Differentiale 15 in Schnittpunkt 11 der Station Uman von 2·22 Rubel auf 1·22 Rubel zu berichtigen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Local-Güterverkehr.) Der Seite 4 des I. Nachtrages zum internen Kilometerzeiger enthaltene Aushilfstarif wird für die Station Wiesbaden zur Gleichstellung mit Wiesbaden St.-B. dahin ergänzt, dass bei Störung der Rheinfähre der Zuschlag von 15 km nicht berechnet wird.

Bayerische Staatseisenbahnen. (Neuer Kilometerzeiger.) Am 1. April 1895 gelangt für den Verkehr der sämmtlichen Haupt- und Vicinalbahnstationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen ein neuer Kilometerzeiger zur Einführung, wogegen der Kilometerzeiger vom Jahre 1883 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—VIII gleichzeitig ausser Kraft gesetzt wird. Der Kilometerzeiger für die kgl. Bayer. Localbahnen ist in einem besonderen Hefte D „Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen" veröffentlicht. Der neue Kilometerzeiger kann bei dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen um den Preis von 1 Mk. für das Stück bezogen werden.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1893. (Ergänzungen.) Im vorbezeichneten Theil II sind mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1895 die nachstehenden Ergänzungen vorzunehmen:

Einzuschalten als neue Station Seite 26 (vor Weert St. Georges):

Weert (G. C. B.)	Anzuwenden die Frachtsätze von Achel; soweit jedoch die bestehenden Sätze für Hamont (Grenze) billiger sind, kommen letztere zur Erhebung.

Abzuändern Seite 19:

bei Lille—St. Hubert (G. C. P.)	Anzuwenden die Frachtsätze von Achel; soweit jedoch die bestehenden Sätze für Neerpelt billigere sind, kommen letztere zur Erhebung.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmetarif für Düngemittel.) Mit sofortiger Giltigkeit wurde die Station Bierset-Awans der Belgischen Staatsbahn mit einem Frachtsatze von 18·85 Francs für 1000 kg in den bestehenden Ausnahmetarif für Düngemittel nach und von Station Eger aufgenommen. Im Nachtrag XI, Seite 9, unter b, ist Vormerkung zu machen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Nachträge X zu Heft 1 und 2.) Die am 1. Jänner 1895 zur Einführung gelangten Nachträge Nr. X zu Heft 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes gelten vom gleichen Zeitpunkte an auch für den Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof, Lichtenfels und Meiningen im Belgisch-Bayerischen Verbande. Nachtrag IX zu den vorbezeichneten Tarifheften Nr. 1 und 2 ist am 1. Juli 1894 zur Einführung gelangt.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Tarifirung von Kirchenglocken.) Kirchenglocken aus Gussstahl gehören zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I und sind bei Aufgabe in Wagenladungen nach Specialtarif I, bezw. A², bei Aufgabe in Stückgutsendungen nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter zu tarifiren. Kirchenglocken aus anderem Metall oder aus Metallmischungen sind bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Sätzen der Classe B, bezw. A¹, in Stückgutsendungen zu den Sätzen der Allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen. Diese Verfügung gilt auch für die Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, vom 1. Jänner 1893.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für Zucker.) Für die Beförderung von Zucker aller Art, welcher schweizerischerseits zum Eingange in die Schweiz verzollt wird, wurden nachstehende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

Von Neckarau nach	Für Wagenladungen von 5000 kg	Für Wagenladungen von 10000 kg
	Pfennige für 100 kg	
Basel Bad. Bhf. loco und transit Verbindungsbahn	114	63
Waldshut transit	137	74
Schaffhausen loco und transit	132	72
Singen transit	124	68
Konstanz transit	136	74

Die Frachtsätze für Basel traten am 15. Jänner, die übrigen Frachtsätze am 1. Jänner 1895 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									Pfge.	Pfge.	Pfge.			
233	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract	Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	179	100*)	79	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Essegg, Belisce oder Miboljac herstammen; von denselben sind die im „Anhange" vom 1. Februar 1894 für den Specialtarif III enthaltenen Coursdifferenzen in Abzug zu bringen
				Wien-Donauufer-Bahnhof K.F.N.B. trs. / Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					181	101*)	80			
				Kornenburg					172	93*)	79			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Schönpriesen-Umschlag				174	95*)	79			
				Wien-Donaunfer-Bahnhof K.F.N.B. trs. / Wien-Quaibahnhof k.k.St.B. trs.					176	96*)	80			
				Kornenburg					167	88*)	79			
				Wien K.F.J.B. K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Dresden-Elbkai				226	147	79			
				Wien-Donaunfer-Bahnhof K.F.N.B. trs. / Wien-Qnaibahnhof k.k.St.B. trs.					228	148	80			
				Kornenbnrg					219	140	79			
234	Oesterr. Nordwestbahn		Eichenholzextract	Kornenburg	Laube	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfogter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Oesterr. Donaumschlags-Tarif vom 1. April 1893		a) 184 Centimes*) b) 110 Centimes*)		a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport von Korneuburg bis Laube und von Belgrad nach Korneuburg und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt ad a) 12 Centimes, ad b) 6 Centimes pro 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche von Belgrad mit directen Frachtbriefen über Korneuburg Donaumschlag abgefertigt werden. Für die Donaustrecke wird ein Frachtsatz von 180 Centimes pro 100 kg berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
235	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Klösterle	Klingenthal (B.E.B.)	1. Das aufzuliefernde Quantum wird in das laut Publication im Vrdgs.-Bl. vom 8. Jänner 1895, Nr. 4, Pos. 102 in den Stationen Pürstein, Welchan Wickwitz und Hauenstein Warta aufzuliefernde Quantum von 400 t einbezogen; 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	25·8 kr. ö. W.	23·5 kr. ö. W.	2·3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
236	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Schönpriesen-Umschlag	10000 t. Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis Ende December 1895	Elbeumschlagstarif für Oesterreich			Nachlass 3 Pfennig pro 100 kg von der Umschlagsgebühr	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juni 1896	
237	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, unverpackt, in offenen Wagen verladen	Michelob (B.E.B.)	Nussdorf (k.k.St.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	61·6 kr.	51·9 kr.	9·7 kr.	Im Kartirungswege		
238	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quadern und Platten aus Stein, einfach glatt behauene, unverpackt, aus der Position 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gmünd	Wien K. F. J. B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer 41	31	10	Im Kartirungswege		Die nebenstehend bezifferten ermässigten Frachtsätze gelten auch bei Zusammenladungen mit Quadern und Platten, roh behauen aus der Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, sowie für gleichartige Sendungen von denselben Versandstationen nach Nussdorf bei Erfüllung der für den Transport nach Wien K.F.J.B. gestellten Bedingungen
				Pürbach-Schrems					39	30	9			
				Schwarzenau-Zwettl					35	27	8			
				Göpfritz-Gr.-Siegharts					33	26	7			
				Wappoltenreith-Raabs					29	23	6			
				Hötzelsdorf-Geras					26	21	5			
				Eggenburg					22	18	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
239	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. 8—59 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Woischan	Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 66	kr. 60	kr. 6	Im Kartirungswege		
			Steine der Classe C ans Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I			das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewerkstelligen			46	43	3			
240	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Synowódzko wyżne	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zu Strassenbanzwecken der kgl. Hauptstadt Lemberg bestimmt sein und vom Magistrate dieser Stadt unter der eigenen Adresse zum Bezuge gelangen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 15	kr. 11·5	kr. 3·5	Im Kartirungswege		
				Łubiénce	Lemberg				14	11·5	2·5			
				Mikołajów	Lemberg				8	6·5	1·5			
241	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Borke (Rinde), roh, unverpackt	Lawoczne	Bolechów	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der sonstigen tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 14	kr. 11	kr. 3	Im Kartirungswege		
					Drohobycz				14	11	3			
					Gródek				21	17	4			
					Lemberg				19	15	4			
					Stryj				12	10	2			
				Skole	Bolechów				11	9	2			
					Drohobycz				11	9	2			
					Gródek				19	15	4			
					Lemberg				16	13	3			
					Stryj				7	6	1			
				Slawsko	Bolechów				14	11	3			
					Drohobycz				14	11	3			
					Gródek				21	17	4			
					Lemberg				18	14	4			
					Stryj				11	9	2			
				Tuchla	Bolechów				13	10	3			
					Drohobycz				13	10	3			
					Gródek				20	16	4			
					Lemberg				17	14	3			
					Stryj				10	8	2			
242	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Verkehr zwischen Wien und Stationen der Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.** Die in der ab 1. Februar 1895 giltigen Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbahnhof resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G. transit etc. einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits auf Seite 104—131 für Wien St.E.G. transit angeführten Frachtsätze finden unter Zuschlag von 16 Hellern pro 100 kg auch für Sendungen nach und von Wien St.E.G. loco Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
243	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	I. Von den in der Abtheilung A, Seite 8, des Gütertarifes, Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892 für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband bezeichneten österreichischen Stationen II. Dobřan Kazňau Lititz Třemošna (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) Nürschan Radnitz Rokycan Staab Stankau Stupno-Břas (Stationen der vormaligen k. k. priv. Böhmischen Westbahn)	Oos, Station der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen	Bestimmungen des Gütertarifes, Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892, für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Vom 1. Februar 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz I. Theilfrachtsätze in der Schnitt-Tariftabelle: **Abtheilung A,** vergl. Seite 8 des bezeichneten Tarifes. **Abtheilung B für 10000 kg** 102 Mark II. Die Stationstarife betragen **für 10000 kg** in Mark: 136 139 134 134 134 142 141 132 126 142		Im Kartirungswege		
244	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Spiritus aus der Pos. A—35 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Theodorestie Berhometh a. S. Czudin Karapcziu a. S. Komarestie-Słobodzia Lukawetz a. S. Petroutz a. S. Presekareny Ropcze Storożynetz Zadowa	Hatna transit Hliboka transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer 13 52 29 12 33 46 22 9 16 22 39	10 36 21 9 23 32 16 8 12 16 27	3 16 8 3 10 14 6 1 4 6 12	Im Kartirungswege		
245	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	**Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. — Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg, resp. Lindau.** Die auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 15. December 1894 unter fortlaufender Nr. 2359, 2361, 2362 und 2367 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. etc. unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.** Insoferne sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterr.-Lindau-Vorarlberger, resp. Galizisch-Vorarlberg-Lindauer Verbandstarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammt-Frachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**											
246	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die in Nr. 145 dieses Blattes vom 18. December 1894 auf Seite 2546 unter fortl. Nr. 2472 verlautbarten Frachtsätze für Ceresin-Transporte von Mährisch-Ostrau nach Novéant transit, und zwar: unter A. für Sendungen mit Bestimmung nach Paris-Donane von Frcs. 77·85, bezw. Frcs. 61·05 und unter B. für Sendungen mit Bestimmung nach Paris-Reuilly von Frcs. 77·25, bezw. Frcs. 60·45 erhalten vom 15. Februar 1895 an bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895 unter denselben Bedingungen auch für die Transportstrecke von Mährisch-Ostrau nach Amanweiler transit Geltung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
											kr.			
247	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, als:	Andrychau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1895 bis Ende December 1895	Directer Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. October 1894, bezw. Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Verschieden	Verschieden		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Angeberin lautende, von der Versandtstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Sendungen sind in der Zeit vom 1. Februar 1895 bis zum Erscheinen des Nachtrages I zum nebenbezeichneten directen Ausnahmetarife bis Bielitz directe und ab Bielitz im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzufertigen; nach dem Erscheinen des vorerwähnten Nachtrages I hat die Abfertigung der bezüglichen Sendungen directe von der Versandt- bis zur begünstigten Bestimmungsstation zu erfolgen
				Myslowitz							3·5			
				Marthaschacht der Karlssegengrube, Brzezinka, cons. Wandagrube, Georggrube							3·0			
				Louisenglückgrube							2·5			
				Kattowitz, cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht), Karolinegrube R.O.U.E., Maxgrube, Deutschlandgrube, Clara- u. Valentinschacht der Wolfganggrube Beuthen O.S.E.							2·0			
				Imielin, Susannaweiche (Jakobgrube), Karolinegrube O.S.E., Kleophasgrube							1·5			
				Emanuelsegen							1·0			
248				Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau	Kozy						1·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
249	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, als:	Kenty	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Februar 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Februar 1895	Directer Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. October 1894, bezw. Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Verschieden	Verschieden	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Versandtstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Sendungen sind von der Versandtstation bis Bielitz directe und ab Bielitz im Localverkehre der Kaiser Ferdin ands-Nordbahn abzufertigen
				Maxgrube							4·5			
				Deutschland-grube							4			
				Cleophasgrube, Caroline-grube O. S. E. und R.O.U.E., cons. Giesche-grube (Richt-hofenschacht)							3·5			
				Brzezinka, Marthaschacht der Carlssegen-grube							3			
				Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen							1·5			
250				den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, als: Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsa-grube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Carlssegen-grube	Wadowice						9·5			
				Bahnschacht der Gräfin Laura-grube, Laura-hütte, Caroline-grube R.O.U.E., Georggrube, cons. Giesche-grube (Richt-hofenschacht)							7·5			
				Deutschland-grube, Caroline-grube O.S.E.							7			
				Königshütte, Cleophasgrube, Paulusgrube							6·5			
				cons. Giesche-grube (Kaiser Wilhelmschacht)							6			
				Susannaweiche (Jacobgrube)							5			
				Bradegrube							4			
				Emanuelsegen							3·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
251	Südbahn-Gesellschaft		Pferde	Rann Zaprešić	Cormons, Görz, Sagrado und Rubbia-Savogna	Bei Beförderung in vollen Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden je nach der Anzahl der verladenen Pferde	Pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens 6·30 6·72 Kronen, bezw. inclus. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte vom 17. Jänner a. c. Nr. 8, sub fortl. Nr. 173 enthaltene bezügliche Begünstigung ergänzt
252	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohlentheer	Brünn (St.E.G.)	Kralup (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	55·4 kr.	48 kr.	7·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
253	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Drainröhren	Frättingsdorf	Jenbach via Wien-Donauquaibahnhof—Tulln—St. Pölten	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	95 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
254	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Segen-Gottes	Altbunzlau Gabel Opatowitz Polna-Stecken Slatinan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Oesterr. Verbandstarif		Heller 140 87 104 64 101	Verschieden	Im Kartirungswege		
255	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Mineralkohle und Coaks	Dombran	Zwardon	**Minimalquantum 10000 Tonnen.** Aufrechthaltung der Bestimmungen unseres Ausnahmetarifes I. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein	Vom 1. Jänner 1895 bis Ende 1895	Localtarif	21·2 kr.	12 kr.	9·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1896	

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
149 vom 29. December 1894	2843	Böhmische Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Rohzucker als Frachtgut	Satalic	Aussig (Oe.N.W.B.), Nestomitz (Zuckerfabrik), Schönpriesen	Die betreffenden ermässigten Frachtsätze treten am 1. April 1895 ausser Kraft, weil noch weitergehende Ermässigungen im Verordnungs-Blatte vom 5. Jänner 1895, Nr. 3, unter fortl. Nr. 50 — daher mit Giltigkeit vom 8. Jänner 1895 — veröffentlicht worden sind

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. Wien, 31. Jänner 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 18. December 1894*) für die Localbahn Neuhaus-Neubistritz.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Bezirksausschuss in Neubistritz die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Neuhaus nach Neubistritz gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 27. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 198, ferner des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Iglau—Wessely über Heinrichsschlag, Rammerschlag und Tieberschlag nach Neubistritz.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren.

*) Enthalten in dem am 26. Jänner 1895 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 17.

c) Die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen.
d) Die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3.

Für die im § 1 bezeichnete Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden, binnen 76 Jahren zu tilgenden Anlehens im Nominalbetrage von 1,000.000 fl. ö. W. Noten gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 42.162 fl. ö. W. festgesetzt.

§ 4.

Von dem nach § 3 garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung des aufzunehmenden Anlehens zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge das gesammte Anlagecapital (§ 12) während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt wird.

Die Tilgung des Anlehens hat hiebei jener der Actien vorauszugehen.

§ 5.

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Verzinsung des Anlehens an den vereinbarten Fälligkeitsterminen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn der Concessionär sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat der Concessionär den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seiten des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

§ 6.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

§ 7.

Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, die Coupon-Stempelgebühren und die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Dasselbe gilt von dem für das Anlehen an die Landesbank des Königreiches Böhmen etwa zu bezahlenden Regiebeitrage in der Höhe von $^1/_8$ Percent des jeweilig ungetilgt aushaftenden Darlehensbetrages, sowie von etwaigen an eben diese Bank zu leistenden Rückersätzen für Steuern und Gebühren.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

§ 8.

Der Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ist ehestens zu beginnen und binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden. Die fertige Bahn ist sofort dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution im effectiven Betrage von 10.000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden des Concessionärs nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 9.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 10.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der concessionirten Localbahn und insbesondere auf die ermässigte Fahrgeschwindigkeit derselben nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 11.

Die Ausführung des Baues der concessionirten Bahn erfolgt nach Massgabe der vom Handelsministerium diesfalls zu treffenden Anordnungen unter der unmittelbaren Leitung und Ueberwachung des Handelsministeriums und des Localbahnamtes, bezw. der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des Handelsministeriums insoferne zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

§ 12.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen zur Durchführung des concessionirten Localbahnunternehmens eine besondere Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsarbeiten, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes mit Genehmigung der Staatsverwaltung effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten und eines von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrages für die Anschaffung des Materialvorrathes und der Cassendotationen zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und Amortisationsquoten und des bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Ablauf des ersten Betriebsjahres noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Der mit der Landesbank des Königreiches Böhmen abzuschliessende Darlehensvertrag, ferner die Gesellschaftsstatuten und die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

In die Statuten der zu bildenden Actiengesellschaft ist die Bestimmung aufzunehmen, dass sämmtliche Mitglieder des Vorstandes (Verwaltungsrath, Direction) österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

§ 13.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage und Ausrüstung durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 14.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 15.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 16.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

Hiebei bleibt der Staatsverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes, die Feststellung der Tarife für den Personen- und Gütertransport, ebenso wie der Waarenclassification und aller auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen, dann der Leistungen des Bahnunternehmens für öffentliche Dienstzweige, insbesondere zu Gunsten der Postverwaltung und der Staatstelegraphenanstalt, unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse, nach freiem Ermessen vorbehalten.

Weiter bleibt die Regelung der Personen- und Gütertarife, sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten, und hat der Concessionär sich einer solchen Regelung zu unterwerfen.

§ 17.

Der Concessionär ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 18.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf 90 Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 8 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes in Folge Verschuldens des Concessionärs nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden kann.

§ 19.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher dem Erfordernisse für die bedungene Verzinsung und Rückzahlung des bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommenen Anlehens (§ 3) zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung desselben innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer die zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des Anlehens erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung des ersteren zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw. insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der in Gemässheit des Absatzes 3 zu leistenden, noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen den jeweilig noch ungetilgt aushaftenden Theil des Anlehens zur Selbstzahlung zu übernehmen und ferner eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung des Anlehens erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem noch aushaftenden Reste des aufgenommenen Anlehens belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 20.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen nnd unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassavorräthe, der eventuell ein Eigenthum des Concessionärs bildenden Schleppbahnen und der gesellschaftlichen Nebengeschäfte und der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 19, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 19) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 21.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungeu des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen und dem finanziellen Interesse des garantirenden Staatsschatzes nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat der Concessionär im Hinblicke auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe unter Berücksichtigung des Umfanges der Unternehmung von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird der Concessionär enthoben.

§ 22.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am achtzehnten Tage des Monates December im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und vier, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn von Neuhaus nach Neubistritz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Neuhaus nach Neubistritz ist mit einer Spurweite von 0·76 m als Localbahn vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat der Concessionär allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der Fürsorge für die beim Bau der Bahn verwendeten Arbeiter obliegen dem Concessionär die gleichen Verpflichtungen, welche die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten laut der allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen übernehmen.

Die Ernennung des von dem Concessionär zu bestellenden Bahnaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 30·5 km lange Bahn nimmt ihren Ausgang in der Station Neuhaus der Strecke Wessely—Neuhaus—Iglau der k. k. Staatsbahnen, benützt anfangs den Bahnkörper der genannten Strecke in der Richtung gegen Iglau auf eine Länge von circa 2·5 km, wendet sich sodann gegen Süden und gelangt in das Thal des Hammerbaches. In ihrem weiteren Zuge führt die Trasse entlang der Abhänge des Hammerbach-Thales, berührt unter Anderem die Ortsgebiete von Heinrichschlag, Rammerschlag und Tieberschlag, ersteigt sodann, im Westen der Stadt Königseck vorbeiführend, den nordöstlich der Ortschaft Adamsfreiheit gelegenen Terrainsattel und senkt sich, der linksseitigen Lehne des Theresien-Thales folgend, nach Neubistritz, woselbst im Nordosten der Stadt die Station Neubisritz angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Neuhaus, sowie wegen jener einer Theilstrecke der currenten Bahn zwischen dem vorgenannten Bahnhofe und der Station Jareschau, ferner Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses und der beabsichtigten Mitbenützung einer Theilstrecke der k. k. Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Wessely, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung snlcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 3000 und 1500, mindestens eine Länge von 10, bezw. 7 m erhalten.

Für die Uebergangscurven ist das vom k. k. Handelsministerium für die Murthalbahn genehmigte Normale anzuwenden.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände

in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 100 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 3·6 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie für Heizhausgeleise muss jedoch die Entfernung der Geleisemitten mindestens 4 m betragen.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 3 m entfernt sein.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen.

Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·30 m, in Felseinschnitten eine solche von mindestens 0·35 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 4 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbau-Objecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 28), ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Bezüglich der den diesfälligen Berechnungen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten werden Seitens des k. k. Handelsministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium für diese Linie mit Rücksicht auf den beabsichtigten facultativen Rollschemelverkehr von normalspurigen Güterwagen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen und im Systeme des schwebenden Stosses unter Anwendung eingeklinkter Winkellaschen auszuführen.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 17·9 kg betragen.

Auf eine Schienenlänge von 9 m sind 13 Schwellen einzulegen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

Die Vertheilung des Kleinmaterials hat in der Weise zu erfolgen, dass in den Geraden und in Bögen bis zum Halbmesser von 500 m auf eine Schienenlänge von 9 m zehn Unterlagsplatten und in Bögen von 150 m Halbmesser und darunter 26 Platten mit je drei Nägeln entfallen.

Das weitere Detail der Oberbauconstruction ist dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 2 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseachse mindestens 1·4 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk ausgeführt werden; dieselben sind mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern in der freien Bahn kann im Allgemeinen, das ist mit Ausnahme der etwa vom k. k. Handelsministerium im Bedarfsfalle bezeichneten Stellen, unterbleiben, jedoch ist für die Unterkunft des ambulanten Streckenpersonals vorzusorgen.

Eventuell zu erbauende Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln, Stein oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten hat höchstens 6 km zu betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist im Bedarfsfalle mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Concessionär der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung oder einer Telephonleitung, in welche sämmtliche Stationen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Sicherungsanlage an der Abzweigungsstelle der Localbahn aus der freien Strecke der k. k, Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Wessely ist derart herzustellen, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint.

Das bezügliche, im Einvernehmen mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu verfassende Project unterliegt der Genehmigung des Localbahnamtes.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Handelsministerium festzustellenden Ausmasse erfolgt durch den Concessionär oder die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen und auf Kosten des Concessionärs der Localbahnen.

Mindestens 30 pCt. sämmtlicher Wagen sind mit Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, zu versehen und mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Das beim Bau der Fahrbetriebsmittel einzuhaltende Lichtraumprofil wird dem Concessionär Seitens des k. k. Handelsministeriums bekanntgegeben werden.

Die grösste Breite aller Fahrbetriebsmittel, einschliesslich der am meisten vorspringenden Theile derselben, wird mit 2·4 m, und im Falle Lenkachsen nicht zur Anwendung kommen, das Maximum des Radstandes mit 2 m festgesetzt.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Der Concessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anforderungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost, mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen, hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Wien, am 12. Jänner 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Zell am See—Krimml. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 23. Jänner die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer von Traunfels vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Zell am See der Oesterr. Staatsbahnen nach Krimml (Pinzgauer Localbahn) im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere die bisher projectirte Lage der Endstation Krimml unter entsprechender Berücksichtigung der Terrainverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse in eingehende Erörterung zu ziehen sein. [H.-M.-Z. 3255.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Neustadt—Oberlangendorf. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund der am 29. November 1894 durchgeführten Trassenrevision hinsichtlich des von Dr. Carl Freiherr v. Offermann vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Mähr.-Neustadt der Mährischen Grenzbahn über Aichen und Unterlangendorf nach Oberlangendorf nebst einer Schleppbahnanlage von der projectirten Station Oberlangendorf zu dem nördlich derselben gelegenen Steinbruche die Trasseführung im Allgemeinen genehmigt.
[5. Jänner 1894, H.-M.-Z. 67.333.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1894.) Zu den mit Ende des Monates November 1894 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 124·26 km sind im Monate December durch den Baubeginn der Localbahn Beneschau-Wlaschim 23·01 km, ferner durch den Baubeginn der Localbahnlinien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar der Localbahn Rohrbach-Seelowitz — Stadt Seelowitz 2·76 km, der Localbahn Branowitz-Pohrlitz mit Schleppbahn 9·26 km zugewachsen. Desgleichen wurde im Monate December mit dem Baue zweier Zweiglinien der elektrischen Stadttramway in Lemberg in der Ausdehnung von 1·07 km begonnen, welche zugleich in diesem Monate fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurden. Da sonst keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Schluss des Monates December 159·29 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 11·60 km auf Staatsbahnen, 17·24 km auf private Hauptbahnen und 130·45 km auf Localbahnen entfallen. Fertiggestellt erscheint die Localbahn Plan-Tachau (welche bereits Mitte Jänner eröffnet wurde), ferner die Linie Wr. Neudorf — Guntramsdorf der Wiener Localbahnen und die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn, deren Betriebseröffnung in nächster Zeit bevorsteht. Die Zahl der im Monate December beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug laut den Ausweisen blos 2104, gegen 7009 im Vormonate, stellt sich aber in Wirklichkeit

höher, da die Arbeiterzahl für die in diesem Monate in Bauangriff genommenen Localbahnen noch nicht ermittelt wurde. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 vom 1. Jänner 1895.)

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Veränderung in Wr. Neustadt und Triest.) Die Ergänzung der in den Stationen Wr. Neustadt und Triest bestehenden Sicherungsanlagen mit Wechselverschlüssen wurde genehmigt. [12. Jänner, Z. 69.013 ex 1894.]

— (Fusswegübergang in km 341·2/3.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 27. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für Herstellung eines Fusswegüberganges in km 341·2/3 genehmigt. [14. Jänner, Z. 2365.]

— (Linie Mödling—Laxenburg: Herstellung einer Uebergangsrampe.) Für Zwecke des Schuhwaarenfabrikanten Alfred Fränkel in Mödling wurde in km 0·5/6 eine Uebergangsrampe hergestellt. [8. Jänner, Z. 69.265 ex 1894.]

— (Linie Wr. Neustadt—Landesgrenze: Reconstruction eines Bahnobjectes.) Das Project für die Reconstruction des gewölbten Bahnobjectes in km 1·593 behufs Benützung desselben durch die Stadtgemeinde Wr. Neustadt zur Zuleitung des Canalspülwassers aus dem Rohrbache wurde genehmigt. [11. Jänner, Z. 69.012 ex 1894.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltungen in der Station Faal.) Die Umgestaltungen der Zufahrtsstrasse in der Station Faal wurden genehmigt. [15. December 1894, Z. 68.258.]

— (Bauliche Veränderung in Marburg.) Für die ausgeführten Adaptirungen des Zeichenlocales und der Tischlerei in der Werkstätte am Kärntnerbahnhofe in Marburg wurde nachträglich die Genehmigung ertheilt. [9. Jänner, Z. 850.]

— (Linie Kufstein—Ala: Erweiterung von Geleiseanlagen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Verlängerung der Geleiseanlagen in den Stationen Lavis und Calliano der Bauconsens ertheilt. [11. Jänner, Z. 1440.]

Wiener Stadtbahn. (Gürtellinie: Herstellung eines Hilfsgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für ein zum Baue der Gürtellinie erforderliches Hilfsgeleise zwischen dem Westbahnhofe und der Hasnerstrasse in Ottakring für den 31. Jänner anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 1815.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Strassenbahn in Lemberg. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Am 12. December 1894 wurde die Fortsetzungsstrecke der elektrischen Strassenbahn in Lemberg von der Haltestelle St. Peter-Paulskirche bis zum Ende, Station Szkoła Zimorowicza in der Łyczakowergasse und der Flügel von der vorgenannten Haltestelle bis zum Łyczakower Friedhofe dem öffentlichen Personenverkehre übergeben. [9. Jänner, H.-M.-Z. 66.165.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn wurde der Betriebsconsens für den Gesammtverkehr ab 1. Februar ertheilt. [H.-M.-Z. 5699.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beseitigung der Aufschneidevorrichtung bei central verriegelbaren Weichen.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat ihre sämmtlichen Executivorgane in Kenntniss gesetzt, dass bei allen central verriegelbaren Weichen nach und nach die Aufschneidevorrichtungen beseitigt und die Weichen nicht aufschneidbar eingerichtet werden. Die Stationsvorstände erhielten den Auftrag, das ihnen unterstehende Personal von obiger Verfügung zu verständigen und auf die ernsten Folgen der Aufschneidung einer solchen Weiche aufmerksam zu machen. Die Centralwärter haben nach beendeter Ein- oder Ausfahrt eines Zuges alle verriegelten Wechsel sofort wieder zu entriegeln, und das Verschiebpersonal darf nicht früher eine Fahrbewegung vornehmen lassen, bezw. das Signal für eine solche geben, bevor die Weichen nicht vollständig entriegelt sind. Insbesondere ist noch darauf zu achten, dass bei Fahrten über Geleiseverbindungen, deren beide Weichen durch einen Hebel verriegelt werden, auch die zweite Weiche vor Antritt der Fahrt bereits richtig gestellt wurde, da es nicht ausgeschlossen ist, dass trotz der Entriegelung der einen Weiche die zweite Weiche nicht vollständig entriegelt wurde. Das Aufschneiden solcher Weichen wird besonders streng geahndet werden. [G.-I.-Z. 421.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(k. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

29. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 auf voraussichtlich 2—3 Tage eingestellt werden.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

29. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva—Radautz auf voraussichtlich drei Tage eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

29. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke St. Peter—Fiume der Gesammtverkehr, in der Strecke Laibach—Triest der Frachtenverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

30. Jänner. In der Strecke Laibach—Triest wurde der Frachtenverkehr, in der Strecke St. Peter—Fiume der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Segen-Gottes—Okřisko, ferner auf der Localbahn Studenetz—Gr.-Meseritsch der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Wigstadtl—Bautsch bis auf Weiteres eingestellt. Verkehr Zauchtl—Wigstadtl wird aufrecht erhalten.

Böhmische Commercialbahnen:

29./30. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostromeř, Sadova-Dohalic—Smiřic, Kopidlno—Bakov, Dětenic—Taxis-Dobrovic wegen Schneeverwehung eingestellt. Letztverkehrende Züge waren 102, 403 am 29. Jänner und Zug 3 am 30. Jänner.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung Zugsverkehr in der Strecke Loschowitz—Auscha bis auf Weiteres eingestellt.

Auspitzer Localbahn:

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf voraussichtlich drei Tage eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnproject. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 16. December 1894, Z. 82.439, dem k. u. k. Kämmerer Ludwig Baron Ożegović und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der südlichen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Erjarec-Mali, Ozalj, Durlinci, Kamanje und die Gemarkung der Gemeinde Orljakovo nach Ueberbrückung der Kulpa über Bród (Comitat Fiume) bis zur croatisch-krainerischen Landesgrenze nächst Möttling führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Zahnradbahn auf den Schwabenberg in Budapest. (Projectirter Verkauf der Betriebslinie.) Die Budapester Zahnradbahn, welche von O-Buda (Alt-Ofen) aus auf die Höhe des Svábhegy und von dort aus weiter auf den Széchenyihegy führend, von der nunmehr in Liquidation befindlichen Baseler Actiengesellschaft „Internationale Gesellschaft für Bergbahnen“ erbaut wurde, wird, wie aus Budapest berichtet wird, schon in nächster Zeit in das Eigenthum der Wiener Firma Lindheim & Co. übergehen. Der neue Eigenthümer wird den derzeitigen Locomotivbetrieb, der sich als zu kostspielig erweist, auflassen, und die Strecke auf elektrischen Betrieb einrichten. Des Ferneren ist die Weiterführung der Bahn einerseits von der Station Svábhegy aus längs dem Rücken des Berges nach Budakesz und Hidegkut, andererseits von der Auwinkelstation aus in das Leopoldifeld und bis zur „Schönen Helena“ in Aussicht genommen.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Projectirter Bau einer bis zum neuen Volksgarten führenden Betriebslinie.) Die Budapester Municipalbehörde hat das von der Direction der Strassenbahn-Gesellschaft vorgelegte Elaborat für eine aus der Üllöerstrassenlinie abzweigende, bis zum neuen Volksgarten (an der äusseren Peripherie der südöstlichen Stadtbezirke) führende Strassenbahnlinie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 ex 1895) mit der Bedingung genehmigt, dass diese Linie schon von ihrem Ausgangspunkte an doppelgeleisig zu führen sei.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Personenzügen im Monate October 1894.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate October 1894 auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.942·34 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1049 Schnellzüge, 1220 Personenzüge und 365 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2634. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,782.889 Zugkilometer, bezw. 311,443.128 Achskilometer, gegen 15,750.263 Zugkilometer und 329,602.192 Achskilometer im Vormonate, und gegen 15,394.644 Zugkilometer und 300,756.799 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 924 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge verursacht, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1710 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1826 im Vormonate und 1685 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 108 und auf 1 Million Achskilometer 5, mithin auf 1 Million Zugkilometer 1 1 pCt. weniger als im Monate October des Vorjahres und 8 7 pCt. weniger als im Vormonate, und auf 1 Million Achskilometer 1 — 17 pCt. weniger als im Monate October des Vorjahres und ebenso viele weniger als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1606 Anschlüsse versäumt (gegen 1404 in demselben Monate des Vorjahres und 1485 im Vormonate). Bei 5 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Bahnstrecke Gnesen—Jarotschin gelegene Haltestelle Dietrichsfeld führt vom 1. Februar ab die Bezeichnung „Chwalibogowo" und die in Sachsen-Altenburg an der Linie Gaschwitz—Meuselwitz zwischen Käferhain und Wintersdorf gelegene Haltestelle Lucka die Bezeichnung „Lucka i. S.-A.".

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 28. Jänner bis zum 3. Februar.

Adriatischer Dienst.

29. Jänner, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Leva, nach Venedig.

30. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän A. Mocole, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Rovigno, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

31. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

1. Februar, um 7 Uhr Früh: Dampfer „Argo", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

2. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Leva, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metcovich", Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

29. Jänner, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Memfi", Capitän R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

30. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Medea", Capitän V. Gherzmann, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Gióv. di Medna, Avlona, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Gallipoli und Dardanellen. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

31. „ um 4 Uhr Nachm.: Dmpfer „Hungaria", Capitän G. Verona, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.

1. Februar, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vorwärts", Capitän F. Cossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi: Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

2. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Februar, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän R. Deperis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

21. Februar, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im Februar 1895.) Im Februar 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Import.

Nach	Dampfer	Februar
London	„Sultana"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Finland"	1—10
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Baross"	10
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	„Tihor"	10—20
Liverpool	„Lesbian"	10—20
London	„Wm. Bailey"	10—20
Rouen		15—25
Algier [1]), Glasgow	„Szt. István"	18—28
Gibraltar [1]), London	„Rákóczy"	18—28
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	18—28
New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	18—28
Barcelona [2]) (via Triest)	„Matlekovits"	25
Rotterdam, Antwerpen	„Deák"	25/II—8/III

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Algier oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Export.

Im Februar 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Februar
Liverpool	Triest, Fiume	„Alsatian"	5—15
Bordeaux, Grimsby	„ „	„Kálmán Király"	10—20
Hull, Newcastle o T	„ „	„Mourino"	10—20
Liverpool	„ „	„Tarifa"	10—20
Glasgow	„ „	„Széchenyi"	10—20
London	„ „	„Zrinyi"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar" (Cunard Line)	18—28
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Szent László"	18—28
Rouen	„ „	„Mátyás Király"	15—25
London	„ „	„Winestead"	15—25
Glasgow	„ „	„Báthori"	15—25
Leith	„ „	„Jókai"	18—28
Rouen	„ „	„Andrássy"	18—28

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-verband.
(Theil VI, Heft Nr. 2, vom I. Jänner 1894.)

Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für Pflaumen, getrocknete, etc. aus Bosnien und Serbien.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1895 werden die Stationen

Stationen	Verwaltung
Frankfurt a. M. (H.L.B. und Ostbahnhof) Frankfurt a. M. Hafen rechtsm. Hanau (Ostbhf. H.L.B. und Westbhf.) Wiesbaden H.L.B.	der Hessischen Ludwigsbahn
Frankfurt a. M. Sachsenhausen Staatsbhf. (Bebraer Bhf.) Frankfurt a. M. Hafen rechtsm. Frankfurt a. M. Staatsbhf. Hanau (Nordbhf. u. Ost- [Staats-, Bebraer] Bhf.) Homburg v. d. H. (im Taunus) Kastel Limburg in Nassau Offenbach Wiesbaden Staatsbhf.	der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.
Frankfurt a. M. Staatsbhf. M.N.B. Frankfurt a. M. Hafen rechtsm.	der Main-Neckar-Eisenbahn und
Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M.	der kgl. Eisenbahn-Direction Köln lrh.

in die Abtheilung B, Seite 89—91, des vorgenannten Tarifes mit besonderen Ausnahme-Frachtsätzen für Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien aufgenommen.

Ueber die Höhe dieser Sätze ertheilen die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen, sowie das Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Hegelgasse 29, Auskunft.

Wien, am 27. Jänner 1895. [67]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag IX zum Ausnahmetarife für den Local-Kohlenverkehr.

Mit 1. März 1895 tritt der Nachtrag IX zum Ausnahmetarife „Theil II, Heft 7", bezw. ab 1. März 1895 „Theil II, Heft 3" für den oben genannten Kohlenverkehr vom 1. März 1888 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue Bezeichnung des Tarifes und der Nachträge.
2. Aenderung der allgemeinen Bestimmungen.
3. Frachtsätze für neue Relationen, und
4. geänderte Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages können von unserem Tarifverkaufsbureau käuflich bezogen werden.

Wien, am 26. Jänner 1895. [68]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarif für den inneren Verkehr, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1. Juli 1894.) Für Milchsendungen von Haslau nach Asch kam ein Frachtsatz von 15 kr. ö. W. für 100 kg ab 15. Jänner zur Einführung.

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr, Tarif vom 1. September 1890. (Aufhebung directer Beförderungspreise.) Ab 1. März wird die directe Personen- und Gepäckabfertigung von Simbach nach Zürich über Lindau wegen geringer Frequenz aufgehoben.

Offert-Ausschreibung.

Für das zweite Geleise der Strecke Lemberg—Lemberg podzamcze der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwoloczyska ist die **Lieferung und Aufstellung der eisernen Brücken und Geländer** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Bleche und Fachwerkbrücken im Gesammtgewichte von rund 250 t und 200 m Geländer.

Das Materiale für die Lieferung besteht aus weichem Martinflusseisen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg, beziehungsweise 1 m Geländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2/I a der Fachabtheilung für Bahnerhaltung und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV., Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 12. Februar l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV., Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Jänner 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
256	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Fohnsdorf	Villach transit	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Bestimmungen. Sendungen müssen mit Frachtbriefen aufgegeben werden, welche an eine Dienststelle der Bozen-Meraner Bahn adressirt sind	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	26 kr.	24 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
257	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Leere, gebrauchte Weinfässer aus der Pos. E, 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Siehe Tabelle		Bei frachtgutmässiger Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 257 (Kreuzer ö. W. pro 100 Kilogramm)

Von	Nach: Borst	Herpelje-Kozina	Podgorje	Rakitovič	Pinguente	Rozzo	Lupoglava	Čerovglie	Mitterburg-Pisino	St. Pietro in Selva	Canfanaro	Rovigno	Dignano	Pola
1. Station der Südbahn-Gesellschaft.														
Laibach loco	40	—	39	41	42	43	45	—	—	50	52	58	56	59
2. Stationen der Unterkrainer Bahnen.														
Gottschee	71	69	69	71	73	73	75	79	79	80	82	88	86	89
Grosslack	62	60	60	62	64	64	66	70	70	71	73	79	77	80
Grosslaschitz	59	57	57	59	61	61	63	67	67	68	70	76	74	77
Grosslupp	50	48	48	50	52	52	54	58	58	59	61	67	65	68
Gutenfeld	57	55	55	57	59	59	61	65	65	66	68	74	72	75
Hönigstein	67	65	65	67	69	69	71	75	75	76	78	84	82	85
Ortenegg	63	61	61	63	65	65	67	71	71	72	74	80	78	81
Reifnitz	66	64	64	66	68	68	70	74	74	75	77	83	81	84
Rodokendorf	59	57	57	59	61	61	63	67	67	68	70	76	74	77
Rudolfswert	71	69	69	71	73	73	75	79	79	80	82	88	86	89
St. Marein Sap	48	46	46	48	50	50	52	56	56	57	59	65	63	66
Sittich	56	54	54	56	58	58	60	64	64	65	67	73	71	74
Skofelca	46	44	44	46	48	48	50	54	54	55	57	63	61	64
Strascha	75	73	73	75	77	77	79	83	83	84	86	92	90	93
Treffen	64	62	62	64	66	66	68	72	72	73	75	81	79	82
Weixelburg	54	52	52	54	56	56	58	62	62	63	65	71	69	72
Zobelsberg	54	52	52	54	56	56	58	62	62	63	65	71	69	72
3. Stationen der Localbahn Laibach—Stein.														
Domschale	50	48	48	50	52	52	54	58	58	59	61	67	65	68
Jarše-Mannsburg	52	50	50	52	54	54	56	60	60	61	63	69	67	70
Stein	55	53	53	55	57	57	59	63	63	64	66	72	70	73
Tersain	49	47	47	49	51	51	53	57	57	58	60	66	64	67

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
258	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Locomotive und Tender, Tenderlocomotive und Schlepptender; Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend; Wagenladungsgut; Stückgut; Eilgut	Stationen der einen betheiligten Bahn	Stationen der anderen betheiligten Bahn	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der betreffenden Bahn bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Locomotive und Tender, Tenderlocomotive und Schlepptender: 1·3 kr. pro Tonne und km; Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend: 6 Markpfennige pro Wagen und km; Wagenladungsgut: 0·15 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg; Stückgut: 0·2 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 2 kr. Mgb. pro 100 kg; Eilgut: 0·4 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 5 kr. Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
259	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckel	Hopfgarten, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, und Wörgl, Station der Südbahn-Gesellschaft	1. Delle transit 2. Altmünsterol transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Es finden Anwendung die Frachtsätze: 1. für Delle transit auf Sendungen von und nach Monthéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn 2. für Altmünsterol transit, und zwar: jene unter a) auf Sendungen nach und von Ballancourt b) auf Sendungen nach und von Mennecy c) auf Sendungen nach und von Moulin-Galant d) auf Sendungen nach und von Souppes e) auf Sendungen nach und von Montbéliard und den darüber hinaus gelegenen Stationen der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn excl. der vorstehend unter a) bis d) genannten	Vom 1. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895			Francs Gold für 1000 kg 1. 18·05 0·20*) 2. a) 17·65 0·20*) b) 17·15 0·20*) c) 17·00 0·20*) d) 18·15 0·20*) e) 17·00 0·20*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres in doppeltem Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
260	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B—14 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Krumau	Adolfsthal	In jedem Gewichte, bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	16	13·6	2·4	Im Kartirungswege		
					Gojau				12	10·4	1·6			
					Goldenkron				12	10·4	1·6			
					Höritz				19	16·0	3·0			
					Krems-Mřič				18	15·2	2·8			
					Oberplan				42	34·4	7·6			
					Salnau				49	40·0	9·0			
					Schwarzbach-Stuben				36	29·6	6·4			
					Budweis loco				24	20·0	4·0			
					Budweis transit via Frauenberg, Zamost und Forbes				22	16·0	6·0			
					Budweis transit via Steinkirchen				19	14·0	5·0			
				Schwarzbach-Stuben	Budweis loco				60	49·6	10·4			
					Budweis transit via Frauenberg, Zamost und Forbes				58	45·6	12·4			
					Budweis transit via Steinkirchen				55	43·6	11·4			
					Höritz				21	17·6	3·4			
					Oberplan				12	10·4	1·6			
					Salnau				18	15·2	2·8			
261	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Glaubersalz der Pos. G—24 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Wien K.E.B. loco und transit	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	67 kr. ö. W.	50 kr. ö. W.	17 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
262	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chromerze	Ristovač, Station der königl. Serbischen Staatseisenbahnen	Herzberg, Station der königl. Eisenbahn-Direction in Erfurt	Bei Verfrachtung von mindestens 1500 Tonnen bis Ende December 1895 und bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits vom 1. November 1893	3·93 Frcs. (Gold)	3·75 Frcs. (Gold)	0·18 Frcs. (Gold)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versenderin lautende Original-Anfgabsrecepisse und der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1896 einzureichen sind	
										kr.				
263	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohle	St. Stefan	Bleiburg	Aufgabe als Frachtgut, Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	16		Im Kartirungswege		
					Prevali					13				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
264	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt	Hall, Hallein, Aussee, Ebensee, Triest, Bochnia, Wieliczka, Dobromil und Kaczyka	Nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn Wien-Aspang, Böhm. Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Böhm. Nordbahn, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ferner nach österr. Stationen der Südbahn-Gesellschaft und nach österr. Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen*) b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) „ „ „ „ „ „ „ 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. pro Wagen hinsichtlich jener Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, auf welchen generell die Bestimmung der Frachtberechnung für Wagenladungsgüter auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen etc. Giltigkeit hat. Aufrechthaltung der übrigen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895*)	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Ad a) die Frachtsätze der Classe A*) Ad b) „ „ „ „ A Ad c) „ „ des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		
265	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Ungarisch-Brod	Butschowitz	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	30·6 kr.	27 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		
266	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Cichorienwurzel, frische, gedörrte oder getrocknete	Kralup St.E.G.	Lobositz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 18·5	kr. 16	kr. 2·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Kolin St.E.G.	Lobositz				32	29	3			
				Marchegg St.E.G.	Grammat-Neusiedl				21·9	18	3·9			

*) Die Berechnung der Frachtsätze der Classe A für Viehsalz (denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt, für Quantitäten unter 5000 kg gilt hinsichtlich der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1894 und hinsichtlich der übrigen Verwaltungen vom 19. April 1894. Die Berechnung der Frachtsätze der Classe A und des Specialtarifes 3 für Quantitäten von 5000 kg, bezw. von 10000 kg gilt hinsichtlich sämmtlicher Verwaltungen vom 1. Jänner 1895. Die Differenzen gegen die bezahlten Frachtgebühren werden daher bei den in der Zeit vom 1. Jänner 1894, bezw. vom 19. April 1894, bezw. vom 1. Jänner 1895 bis zum Erscheinen dieser Publication bezogenen Sendungen auf Grund der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende April 1895 vorzulegen sind, rückerstattet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
267	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Spiritus	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 6. December 1894, unter Pos. 2220, für Spiritus-Sendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Bielitz, Jungbunzlau, Kolin, Lieben etc. rücksichtlich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verlautbarte Frachtermässigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche von Galizien oder Bukowina nach Klagenfurt via Wien bezogen und sodann nach erfolgter Raffinirung in Klagenfurt nachweisbar nach Triest oder dem Auslande weiter befördert werden.			Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895					Im Rückvergütungswege		
268	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Magnesitstein, roh gemahlen oder gebrannt	Jolsva	Oderberg transit (für nach Deutschland bestimmte Sendungen)	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	85·7	60·9 (Oderberg Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen)	24·8	Im Kartirungswege		
269	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen etc. (laut Nomenclatur des Ausnahmetarifes IV im Localtarife der publicirenden Verwaltung)	Kis-Ladna	Ruttka	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV des Localgütertarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens bis Ende 1895	Localtarif		35·0		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die nebenbezeichneten Relationen in den Ausnahmetarif IV des Localtarifes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einbezogen
					Zsolna					38·0				
					Oderberg					54·—				
270	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Böhm.-Skalitz	Tannwald	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	22·6 kr.	19·2 kr.	3·4 kr.	Im Kartirungswege		
271	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1895, sub Post 68, verlautbarte Frachtermässigung für Rothbuchenholz und Rundhölzer ist durch die Frachtsätze von 116 Heller pro 100 kg inclus. ungar. Steuer für die Relation Virovitica—Wien-Matzleinsdorf und 111 Heller pro 100 kg inclus. ungar. Steuer für die Relation Lukač—Wien-Matzleinsdorf zu ergänzen.											

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebicclo, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30% Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Dem heutigen Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss für den VII. Jahrgang und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1894 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 2. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Reutte über Vils an die tirolisch-bayerische Grenze bei Füssen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Alois Bauer in Reutte als Obmann des Comité für die Erbauung der Fernbahn im Vereine mit dem kais. Rathe Dr. Anton Kofler in Innsbruck und Heinrich Schoener in Reutte die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Reutte über Vils an die tirolisch-bayerische Grenze bei Füssen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Jänner 1895. Z. 66.517 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Kammer der Localbahn Vöcklabruck-Kammer nach Mondsee.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Kämmerer August Horváth von Szt. György in Kammer am Attersee im Vereine mit Johann Schöller, Hotelier in Attersee, Carl Derfler, Hotelier in Unter-Ach, Josef Wenger, Reichsrathsabgeordneten in Schoerfling, Josef Kissling, Gutsbesitzer in Stockwinkel, und Victor Noback, Eisenbahn-Bauunternehmer in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Kammer der Localbahn Vöcklabruck-Kammer über Seewalchen, Litzlberg, Attersee, Abtsdorf, Nussdorf, Stockwinkel, Unter-Ach und See nach Mondsee im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1895. Z. 963.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 26. Jänner 1895, Z. 4699, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Note vom 13. Jänner 1895 hat das kgl. ungarische Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die im Monate December 1894 eröffnete und im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Localbahn Versecz - Kubin in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Diese Mittheilung ist gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens vom Centralamte entgegengenommen worden, welches dieselbe nach Massgabe des Art. 57, Z. 1, zur Kenntniss der übrigen Vertragsstaaten gebracht hat. In die neue Liste der Eisenbahnstrecken (vom 1. Jänner 1895), auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, ist die neue Linie unter

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn,
1. Ungarische Staatsbahnen,
f[2] Localbahn Versecz-Kubin

aufgenommen. Der wirkliche Eintritt derselben in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung des Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehenden Ungarischen Staatsbahnen besorgt ist.

Wien, am 26. Jänner 1895.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Ueber den Seitens eines Enteigneten gegen den von der politischen Behörde ertheilten Bauconsens für eine Schleppbahn eingebrachten Recurs hat das Handelsministerium auch dann meritorisch zu entscheiden, wenn dasselbe eine Aenderung der Trasse genehmigt, in Folge deren die Inanspruchnahme des Grundstückes des Recurrenten entfällt, und begründet das Nichteingehen in die meritorische Entscheidung einen Mangel des Verfahrens.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Anton Strakosch in Witkowitz gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 29. Juli 1893, Z. 36.323 ex 1892, betreffend einen Schleppbahn-Bauconsens, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung des Handelsministeriums de dato 29. Juli 1893, Z. 36.323, wurde der von Anton Strakosch, Grundbesitzer in Witkowitz, gegen die Statthalterei-Entscheidung vom 28. Mai 1892, Z. 18.989, überreichte Recurs als gegenstandslos erklärt und zugleich ausgesprochen, dass das Ergebniss der politischen Begehung vom 18. Mai 1892 für den mit dem Statthalterei-Erlasse vom 28. Mai 1892, Z. 18.980, consentirten Bau einer normalspurigen Schleppbahn von der Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz abzweigend zu dem Kohlenbergbau-Neuschacht in Witkowitz nunmehr als ein anstandsloses erscheine. Nachdem das Handelsministerium — wie der angezeigte Inhalt der angefochtenen Entscheidung darthut — in eine meritorische Beurtheilung des Recurses sich überhaupt nicht eingelassen hat, so hatte auch der Verwaltungs-Gerichtshof lediglich mit der Untersuchung der Frage sich zu befassen, ob durch diesen Vorgang Rechte des Beschwerdeführers sei es meritorisch, sei es durch ein mangelhaftes Verfahren verletzt worden sind.

Der als gegenstandslos bezeichnete Recurs des Beschwerdeführers Anton Strakosch machte gegen den mit der Statthalterei-Entscheidung vom 28. Mai 1892, Z. 18.989, ertheilten Bauconsens geltend, dass derselbe

1. in formeller Beziehung gesetzwidrig sei, weil die Ertheilung des Bauconsenses nicht in den Wirkungskreis der Statthalterei falle und
2. in meritorischer Beziehung, dass die Führung der Schleppbahn über das Grundstück des Beschwerdeführers Parcelle 193/5 und die Expropriirung dieses Grundstückes unnöthig sei, da die Bahn auf dem eigenen Grunde des Consenswerbers Parcelle 197, 198 und 193/1 geführt werden kann, und dass daher die Zurückweisung dieser Einwendung durch die Statthalterei-Entscheidung ungerechtfertigt ist.

Was nun den ersten formellen Recurspunkt anbelangt, welcher auch in der Beschwerde als besonderer Beschwerdepunkt erhoben wird, so fand der Verwaltungs-Gerichtshof denselben im Hinblick auf die Bestimmung des § 14 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, zurückzuweisen, weil bereits mit dem Erlasse vom 20. April 1892, Z. 13.890, die Erledigung des Bauconsens-Gesuches der Statthalterei „im eigenen Wirkungskreise“ zugewiesen worden ist, und weil diese Entscheidung des Handelsministeriums mit dem Edicte vom 30. April 1892, Z. 4489, kundgemacht wurde, ohne dass der Beschwerdeführer diesen Erlass innerhalb der Frist des citirten § 14 angefochten hätte.

In der Sache selbst ergibt sich aus der angefochtenen Entscheidung und aus den dem Verwaltungs-Gerichtshofe mitgetheilten Administrativacten, dass bei der Begehungscommission vom 18. Mai 1892 die Commission sich dagegen ausgesprochen hat, die Einwendung des Beschwerdeführers Anton Strakosch wegen Umlegung der Trasse zu berücksichtigen, weil „eisenbahntechnische Rücksichten entschieden dagegen sprechen, wenn der Zweck der Schleppbahn ins Auge gefasst wird“.

Die Statthalterei-Entscheidung hat die Gründe des Commissionsgutachtens sich angeeignet und eben darum die Einwendung des Beschwerdeführers zurückgewiesen.

Dessenungeachtet hat die Freiherr v. Rothschild'sche Bergdirection in Witkowitz unterm 17. Juli 1893 der General-Inspection der österr. Eisenbahnen zur Kenntniss gebracht, dass die Trasse der gedachten Schleppbahn in der Weise verlegt werden soll, dass die seinerzeit begehrte Enteignung eines Theiles der Parcelle 193/5 in Witkowitz entfällt.

Es hat somit der Consenswerber eine Aenderung der Trasse projectirt. — Ob über diese projectirte Aenderung eine politische Begehungscommission neuerlich vorgenommen wurde oder doch in Aussicht genommen ist, ist aus den Administrativacten nicht ersichtlich.

Der durch die Ministerial-Entscheidung geschaffene Rechtszustand ist nun nach der vorentwickelten Actenlage der, dass die Entscheidung der Statthalterei vom 28. Mai 1892, Z, 18.989, formell aufrecht besteht, da dieselbe weder aufgehoben, noch abgeändert worden ist, sondern nur der dagegen eingereichte Recurs des Anton Strakosch als gegenstandslos erklärt wurde. Diese formale Aufrechthaltung der recurrirten Statthalterei-Entscheidung entspricht aber nicht dem actenmässigen Thatbestande, da ja die Schleppbahn nicht weiter über die Parcelle 193/5, sondern über andere Grundstücke geführt werden soll.

Wenn und inwieweit also die projectirte Aenderung der Trasse der Schleppbahn der behördlichen Genehmigung theilhaftig wurde oder theilhaftig werden soll, erscheint die aufrecht erhaltene Entscheidung der Statthalterei, welche die Führung der Trasse über die Parcelle des Beschwerdeführers aus eisenbahntechnischen Gründen für nöthig erkennt und eben darum die dagegen gerichteten Einwendungen des Beschwerdeführers zurückgewiesen hat, nicht weiter der Actenlage entsprechend,

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde aber zugleich das Ergebniss der politischen Begehung vom 18. Mai 1892 als ein anstandsloses erklärt. Da zu dem Ergebnisse dieser politischen Begehungscommission aber — wie oben bereits constatirt — auch die Nothwendigkeit der Einbeziehung der Parcelle 193/5 gezählt hat, so würde nach dem in der Originalausfertigung überdies offenbar mangelhaft wiedergegebenen Wortlaute dieses Ausspruches der angefochtenen Entscheidung die im Recurse angefochtene Statthalterei-Entscheidung im vollen Umfange aufrecht erhalten sein.

Wird aber dieser Ausspruch der angefochtenen Ministerial-Entscheidung dahin verstanden, dass das durch die Eingabe der Freiherr von Rothschild'schen Bergdirection de dato 17. Juli 1893 geänderte Trassenproject für anstandslos erklärt und also genehmigt wird, so würde die Genehmigung eines Projectes erfolgt sein, über welches das in den §§ 17 und 18 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. in der Verordnung vom 1. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 200, und im Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, vorgesehene Verfahren überhaupt nicht stattgefunden hat.

Da nun nach der derzeitigen Actenlage nicht vorliegt, dass durch das geänderte Project Rechte des Beschwerdeführers nicht in Frage gestellt werden und den Interessenten doch nicht die Möglichkeit benommen werden darf, gegenüber auszuführenden Eisenbahnbauten ihre Rechte wahrzunehmen, so folgt, dass die angefochtene Entscheidung weder der Actenlage entspricht, noch auch unter Beobachtung der vorgeschriebenen Formen des Administrativverfahrens ergangen ist, weshalb dieselbe nach Vorschrift des § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben war.

[Erkenntniss vom 1. October 1894, Z. 4333 de 1893; H.-M.-Z. 56.550 ex 1894.]

Der Weiterbau des Panama-Canals.

Kürzlich ist ein Bericht erschienen, welcher die Weiterführung dieses Unternehmens Seitens der hiefür gebildeten Gesellschaft zum Gegenstande hat. Da durch nahezu fünf Jahre alle Arbeiten aufgegeben waren, erwartete man allgemein, dass die Fluthen des Chagres-Flusses und die am Isthmus überreich wuchernde Vegetation alle Arbeiten zerstört hatten, so dass es nunmehr nöthig sein würde, auch die bereits ausgebauten Sectionen des Canals ausbaggern und eindämmen zu müssen.

Nach dem Berichte des Liquidators ist jedoch der Canal ziemlich intact geblieben, und auch die Maschinerien sind nur zum Theil durch klimatische Einflüsse zerstört worden.

Die erste Section des Canals von Colon bis zum km 21·7 wurde allerdings durch den Chagres-Fluss modificirt, welcher 5 km lang der Canaltrasse folgt und eine grosse Menge Schlamm daselbst abgelagert hat. Jenseits der Stelle, wo der genannte Fluss in die Canaltrasse einmündet, sind die Arbeiten in gutem Zustande, jedoch derart mit Vegetation bedeckt, dass sie an einzelnen Stellen aus der umliegenden Gegend nicht zu erkennen sind. Dies war der Hauptgrund, dass von mancher Seite wiederholt die gänzliche Zerstörung der Arbeiten berichtet wurde. Der Bericht sagt, dass eben die Vegetation den Verfall des Werkes hintangehalten hat und dass die Pflanzen mit geringen Kosten ausgerodet werden können.

Am Endpunkte der Seestrecke (bei km 22·5) liegen die Werke der ersten Schleuse, welche sich in vorzüglichem Zustande befinden. Von hier setzt sich der Durchstich mit 50 m Einschnittshöhe fort; ungeachtet der Steilheit beider Ufer hat sich kein Stein losgelöst, was nur der sie bedeckenden dichten Vegetation zuzuschreiben ist. Dieser gute Zustand findet sich auch in der Ebene von Tavernilla bis zu km 36 vor; an dieser Stelle läuft die Trasse entlang des Flusses, welcher dieselbe während der Regenzeit überfluthet. Dies geschieht speciell zwischen km 25 und 28, sowie zwischen km 33 und 34. Inmitten der Ebene von Tavernilla liegen die breiten Abflusscanäle, welche trotz ihrer steilen Böschungen in keiner Weise durch Ueberfluthungen gelitten haben. Die Werke bei San Pablo sind ebenfalls unversehrt, aber mit Vegetation überwuchert.

Die gleichen Umstände herrschen bei der zweiten Schleuse vor, wo der Durchstich ursprünglich mit Hinblick auf einen schleusenfreien Canal begonnen und erst später im Sinne des zweiten Projectes (Schleusencanal) umgeändert wurde. Die Trasse folgt nach dem Durchstiche der Sohle eines engen Thales, wobei sie bis zu km 40 wiederholt den Fluss kreuzt. Die Folge hievon war, dass diese Strecke häufig überfluthet wurde, und dass die Vegetation hier üppig wuchert.

Bei Matachin, woselbst die Vorarbeiten für die dritte Schleuse begonnen waren, kommen zwar häufige Ueberschwemmungen vor, doch sind die Werke in gutem Zustande. Hinter Matachin verlässt die Canaltrasse das Thal des Chagres und tritt in das Flussgebiet des Obispo ein. Hier liegen bei km 46 die Werke für die vierte Schleuse, die gut erhalten sind; in Folge des unebenen Terrains besitzt der Canal hierselbst Einschnitte bis zu 44 m Tiefe. Bei km 48 ist ein Abflusscanal, mehrere hundert Meter lang, durch besonders harten Fels gebrochen.

Nach Passirung der Bauten zwischen dem Obispo und dem Rio Camacho verbreitert sich das Thal und geht in die Emperador-Ebene über. Der Durchstich durch diese Hochebene machte es nöthig, Einschnitte von 35—40 m Tiefe auszuführen. Die hier liegende fünfte Schleuse ist in bestem Zustande. Bei km 52·6 liegen die Culebra-Werke. Hier sind an einer 40 m tiefen Stelle die Dämme eingefallen. Ungeachtet zahlreicher Ueberschwemmungen sind die Bauten zumeist in der gleichen Verfassung wie vor fünf Jahren, doch hat zwischen km 54·3 und 55·4 die weiche Sohle nachgegeben, welcher Uebelstand sich jedoch durch Drainage beseitigen liesse. Dasselbe hat sich auch bei den Herstellungen an der Pacifischen Böschung gezeigt.

Zwischen der sechsten und siebenten Schleuse, wo sich die Canaltrasse gegen den Stillen Ocean senkt, ist nur zu bemerken, dass der Boden besonders feucht und die Vegetation sehr üppig ist. Von der zehnten Schleuse an öffnet sich das Thal, es folgt eine niedere, sumpfige Ebene; zwischen km 65·5 und 66·7 ist der Canal theilweise gefüllt. Späterhin befindet sich derselbe in besserem Zustande, da das Wasser freien Abfluss hat. Die im Bereiche des Meeres gelegene Canalstrecke beginnt bei km 68. Die Trasse umgeht die Mündung des Rio Grande und setzt sich dann in gerader Linie bis 200 m von der Nordspitze der Perico-Insel fort. Stellenweise ist der Canal in Folge des Einflusses der Winde 4 m tief mit Wasser gefüllt.

Ueber den Zustand der Maschinen und des anderweitigen Materials spricht sich der Bericht in günstiger,

aber nicht eingehender Weise aus. Von den 16 Baggern von je 120 ind. e. sind zehn so gut wie neu, da sie wenig benützt wurden; die übrigen erfordern grössere Reparaturen. Ausserdem sind mehrere andere Bagger, darunter zwei Seebagger und zwei vom Suez-Canal-Typ, vorhanden. Das schimmende Material ist an verschiedenen Stellen des Canals, namentlich bei Colon und bei den Pacifischen Schleusen vereinigt. Das rollende Material ist gleichfalls an verschiedenen Stellen vertheilt und befindet sich nicht in so schlechtem Zustande, als erwartet wurde. Einige Locomotiven wurden seit 1888 reparirt und können Dienst leisten; hingegen sind zahlreiche Waggons dem zerstörenden Einflusse des Klimas zum Opfer gefallen. Es wird angenommen, dass die metallenen Gegenstände nach kurzer Ausbesserung wieder gebrauchsfähig sein werden. Die Werften zu Colon und Boca, die Docks und andere Bauten sollen gänzlich renovirt werden; alle Reparaturen werden vor Inangriffnahme der Canalarbeiten durchgeführt. Die Eisenbahnschienen müssen ausgewechselt werden; die Holzschwellen sind verfault, die Eisenschwellen aber benützbar.

In Anbetracht der bedeutenden Kosten, welche durch die verschiedenen Reparaturen verursacht werden, bevor die eigentliche Fortsetzung des Canalbaues in Angriff genommen werden kann, erscheint das Project der neuen Gesellschaft schwer verständlich, da ihr nur ein Capital von 12,000.000 Pfund Sterling zur Verfügung steht, das wahrscheinlich gänzlich für die Vorarbeiten aufgehen wird. Es besteht jedoch wahrscheinlich hiefür noch kein bestimmter Plan.

Sobald die Hälfte des obbezifferten Capitals verausgabt sein wird, wird die Gesellschaft wohl im Klaren darüber sein, ob die Weiterführung der Arbeiten sich verlohnt, in welchem Falle eine Subscription auf ungefähr 20,000.000 Pfund Sterling eröffnet werden müsste. Sollten jedoch dem Fortbaue des Canals zu bedeutende Schwierigkeiten sich entgegenstellen, so wird das bereits gezeichnete Capital zum Betriebe der Panama-Eisenbahn verwendet werden, bei welcher die frühere Gesellschaft sehr interessirt ist. In Kurzem wird eine technische Commission zusammentreten, um über die Weiterführung des Canalbaues endgiltige Beschlüsse zu fassen.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Schleppbahn von der Station Prag (Bubna) zum Prager Schlachtviehmarkt und Verlegung der Desinfectionsanlage in dieser Station.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 19. September 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für den Bau einer von der Station Prag (Bubna) abzweigenden, zu dem neuen Viehmarkte und zum Centralschlachthause der Stadtgemeinde Prag führenden Schleppbahn, sowie für die Verlegung und Ausgestaltung der Desinfectionsanlage in dieser Station zur Ausführung genehmigt. [12. Jänner, Z. 63.309 ex 1894.]

— (Strassenbrückenwaage in Bodenbach.) In der Station Kladrub wird für Zwecke der Přelou͏čer Zuckerfabrik eine Strassenbrückenwaage aufgestellt. [17. Jänner, Z. 3162.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Aufstellung von Ständerlaternen in mehreren Stationen.) Zur Verbesserung der Perronbeleuchtung wurden in den Stationen Rossitz, Altpaka, Semil und Turnau neue Ständerlaternen aufgestellt.

[5. Jänner, Z. 67.826 ex 1894.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Einschaltung der Station Haida in das Telephonnetz.) Für die Einschaltung der Station Haida in das staatliche Telephonnetz wurde die Bewilligung ertheilt.

[7. Jänner, Z. 627.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Nachträgliche Verfügungen über bereits im Rollen befindliche Güter (§ 64 des Eisenbahn-Betriebsreglements). (Aenderung der bei den Bahnen hiefür in Verwendung stehenden Drucksorten.) Von einem Vereine österreichischer Transportinteressenten war bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen Beschwerde geführt worden über die unpraktische Anordnung jener bei den Eisenbahnen in Verwendung stehenden Drucksorte, welche bei nachträglichen Verfügungen über bereits im Rollen befindliche Güter benützt werden muss. Zugleich wurde unter Hinweis auf die bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dem gleichen Zwecke dienende Drucksorte deren Einführung bei den Bahnverwaltungen angeregt.

Hierüber hat das k. k. Handelsministerium dem beschwerdeführenden Vereine nach Anhörung der Eisenbahndirectoren-Conferenz Nachstehendes bemerkt:

„Die Beschwerde .... bezieht sich ihrem Wesen nach nur auf jene Verfügungen, welche die nachträgliche Belastung eines Gutes mit Nachnahme, die nachträgliche Auflassung oder Verminderung einer Nachnahme oder endlich die nachträgliche Frankirung von Sendungen zum Gegenstande haben.

Für diese Verfügungen sei in der Anlage G des gemeinsamen Tarifes Theil I (zur Zusatzbestimmung II zu § 64 B.-R.) ein einheitliches Formulare aufgestellt, und scheine die Beschwerde nur dadurch hervorgerufen worden zu sein, dass einzelne Bahnen bei der Auflage dieses Formulares, für welches ein bestimmtes Grössenverhältniss nicht vorgeschrieben ist, in Bezug auf das Format desselben etwas zu sparsam vorgegangen seien.

Eine Trennung des Formulares in zwei oder drei Formularien, je nach der Verfügung, empfehle sich vom Manipulationsstandpunkte nicht.

Die in den Drucksorten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgesehene Cumulirung der in Rede stehenden Verfügungen mit einer nachträglichen Verfügung über das Gut selbst verbiete sich dadurch, dass im § 64 B.-R. für letztere Art der Verfügung die Verwendung des in der Anlage F zum Betriebsreglement aufgestellten Formulares bei sonstiger Nichtigkeit vorgeschrieben erscheine.

Um jedoch dem geäusserten Wunsche möglichst entgegenzukommen, sei von der Directoren-Conferenz unter Hinweisung auf das in der Anlage G des gemeinsamen Tarif-Theiles I (zur Zusatzbestimmung XI zu § 64 B.-R.) aufgestellte einheitliche Formulare der Antrag angenommen worden, dass jene Bahnen, welche nicht schon ein auch in den einzelnen Raumverhältnissen entsprechend grosses Formulare für die die nachträgliche Belastung des Gutes mit Nachnahme, die nachträgliche Auflassung oder Verminderung einer Nachnahme, oder endlich die nachträgliche Frankirung einer Sendung betreffenden Verfügungen aufgestellt haben, bei der Neuauflage dieser Drucksorte für ein grösseres Format, sowie für entsprechende Aussparung des für die einzelnen Eintragungen, insbesondere für die Einsetzung der Geldbeträge bestimmten Raumes Sorge tragen mögen."

[H.-M.-Z. 65.159 ex 1894.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bei den Personenzügen der Localbahn Bielitz—Kalwarya dürfen Güterwagen hinter die Personenwagen eingereiht werden.) Auf der Localbahn Bielitz—Kalwarya werden den Personenzügen im Interesse besserer Ausnützung der Zugkraft der Locomotive zeitweise auch Frachtgüter in Wagenladungen, und zwar lebende Thiere und sonstige dringende Frachten, beigegeben. Solche Güterwagen sind im Sinne des Punktes 65 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen vor die Personenwagen einzureihen. Nachdem jedoch die auf der Localbahn Bielitz—Kalwarya verkehrenden Personenwagen, sowie die mit Postcoupé versehenen Gepäckswagen mit Dampfheizung und Vacuumbremse ausgerüstet sind, so wurde im Interesse der steten Benützung dieser Einrichtungen von der k. k. General-Inspection die Erleichterung gewährt, bei den Personenzügen dieser Localbahn die Güterwagen unter der Bedingung hinter die Personenwagen einreihen zu dürfen, dass die Zahl der den Personenwagen nachfolgenden Güterwagen auf sechs (12 Achsen) beschränkt wird. Wenn bei diesen Personenzügen mit Postcoupé versehene Ge-

päckswagen als Sicherheitswagen verwendet werden, so muss das Postcoupé dieses Wagens nach rückwärts gekehrt sein.

[17. Jänner, G.-I.-Z. 21.]

— (Aufstellung eines Ausfahrtssemaphors in der Station Leipnik.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auf der Südseite der Station Leipnik einen Ausfahrtssemaphor aufstellen und in die Sicherungsanlage auf dieser Bahnhofseite einbeziehen lassen. Dieser Semaphor wird mit der Activirung der Blockirung der Strecke Prerau—Leipnik als Blockabschlusssignal dienen.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

29. Jänner. Wegen Schneeverwehung hat in der Strecke Segen-Gottes—Okřiško Zug 1504 nur bis km 58 zwischen Kralohof und Okřiško verkehrt. Passagiere ab dort mit Schlitten nach Okřiško befördert. Gesammtverkehr in der Strecke Segen-Gottes—Okřiško mit Zug 1501 eingestellt.

30. Jänner. Wegen Schneehindernissen Zug 1701 in der Strecke Brünn—Tischnowitz bei km 17·5 stecken geblieben, nach Freimachung in die Station Gurein zurückgeschoben, daselbst aufgelöst und als Zug 1702 wieder zurück nach Brünn verkehrt. Zug 1703 verkehrte bereits anstandslos bis Tischnowitz.

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung der Localbahnstrecke Mannersdorf—Fischamend sind die Züge 1316, 1315, 1318 nicht in Verkehr gesetzt worden.

31. Jänner. In der Strecke Segen-Gottes—Okřiško wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 1501/1502 wieder aufgenommen.

31. Jänner. Auf der Localbahn Studenetz—Gr.-Meseritsch wurde mit Zug 1603 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

31. Jänner. Wegen Schneeverwehung konnten in der Localbahnstrecke Asch—Rossbach die gemischten Züge 1951, 1952 und 1955 nicht abgehen.

Böhmische Commercialbahnen:

31. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Kopidlno—Bakov mit Zug 3 wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:

30. Jänner. Wegen heftigen Schneesturmes musste heute Früh Zugsverkehr in den Strecken Floridsdorf—Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf eingestellt werden. Aus dem gleichen Grunde konnte in der Strecke Neue Welt—Mödling der Gesammtverkehr erst mit den Zügen 24 und 30 von Brunnergasse nach Mödling und mit Zug 25 von Brunnergasse nach Neue Welt aufgenommen werden.

31. Jänner. Mit Zug 24 und 26a wurde der Verkehr nach Stammersdorf und Gr.-Enzersdorf wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 31. December 1894, Z. 88.950, die seinerzeit mit Erlass vom 7. Jänner 1894, Z. 94.899 ex 1893 (94.090 ex 1893), dem Reichstagsabgeordneten Géza Kubinyi ertheilte Vorconcession für folgendes normalspuriges Localbahnnetz, und zwar:
   a) für eine von der Station Dobsina (Dobschau) der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Istvánfalu, Verná und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz mit der Kaschau-Oderberger Bahn entweder in deren Station Poprád-Felka oder Kapostafalu verbindende Linie;
   b) für eine von der zukünftigen Station Nagy-Röcze der Muránythalbahn, d. i. der Linie Horka—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1893) abzweigende und diese über Kis-Röcze, Murány-Huta, Vereskö, Tolgárt, Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz gleichfalls mit der Linie Oderberg—Kassa in deren Station Poprád-Felka oder Kápostafalu verbindende Linie;
   c) für eine von der Endstation Zólyom-Brezó abzweigende und diese über Bikás, Benyus, Polomka, Javadra, Helpa, Pohorella, Vereskö, Télgart, Vernár und die Gemarkung der Gemeinde Grénicz, gleichfalls wie bei a) und b) mit der Kaschau-Oderberger Bahn in der Station Poprád-Felka verbindende Linie;
   d) schliesslich für eine von der Endstation Tiszolcz der Linie Feled—Tiszolcz aus diese über Erdökör, Mihálytelek, Breznóbánya und die Gemarkung der Gemeinde Olaszka in der Station Zólyom-Brezó mit der Linie Zólyom—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende Linie (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1892), auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 5. Jänner 1895, Z. 94.390 ex 1894, die seinerzeit mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 89.714, dem Miskolczer Einwohner Ignaz Sugár und dem Budapester Einwohner Rudolf Lederer ertheilte Vorconcession für eine von der Station Nyék-Ládháza der Linie Budapest—Hatván—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Heö-Keresztur, Heö-Szalonta, Heö-Papi und die Gemarkung der Gemeinde Igrici bis Mezö-Csát (Comitat Borsod) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 6. Jänner 1895, Z. 92.459 ex 1894, die seinerzeit mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 88.552, dem Güterdirector Michal Hodinka ertheilte Vorconcession für eine von der Station Rosznyo der Linie Bánréve—Dobschina der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Dernö und Lucska in deren Endstation Torna mit der Linie Kassa (Kaschau)—Torna der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós. (Concessionsurkunde.) „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 5 und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren die Concessionsurkunde vom 7. Jänner 1895, Z. 992/III, des kgl. ungar. Handelsministeriums, laut welcher dem Reichstagsabgeordneten Franz Besényei die Bewilligung zum Baue und Betriebe der von ihm projectirten Localbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós ertheilt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 93 ex 1893, Vorconcession Post 7, und Nr. 9 ex 1895). Die concessionirte Linie wird, von der Station Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der Hauptlinie Marchegg — Budapest — Temesvár — Orsova—Verciorova und der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehend, diese über Uj-Bessenyö, Kis-Becskerek, Billéd, Sándorháza, Lovrin und Nagy-Ösz in der Station Nagy-Szt. Miklós mit der Linie Valkány—Varias der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden. Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn herzustellenden, 61·1 km langen Linie ist mit fl. 37.640 per Kilometer, das ist insgesammt mit fl. 2,300.000 bemessen, und der Bau der Linie innerhalb eineinhalb Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung gerechnet, fertiggestellt dem Betriebe zu übergeben.

— (Constituirende Generalversammlung.) Am 21. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Emerich Veszter die constituirende Generalversammlung der Actionäre der projectirten Localbahn Temesvár-Józsefváros—Nagy-Szt. Miklós (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungscomité über dessen bisherige Gestion zur Verlesung, welchem zufolge das fl. 5,590.000 betragende Actiencapital eingezahlt und die Effecten placirt wurden. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung sowohl der abgeschlossenen Verträge und der vorgelegten Statuten, als auch des Berichtes des Comité erfolgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath. In einer darauffolgenden Sitzung des neu ernannten Directionsrathes wurde der Vicegespan des Torontáler Comitates zum Präsidenten und der Reichstagsabgeordnete Franz Bessenyei zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Gömör-Pányit.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in Genehmigung einer motivirten Eingabe der Miskolczer Handels- und Gewerbekammer angeordnet, dass die den stetig zunehmenden Verkehrsansprüchen räumlich nicht mehr genügende Station Gömör-Pányit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungar. Staatsbahnen im kommenden Frühjahre entsprechend umgebaut und erweitert werde.

Bau der vierten Brücke nächst dem Esküter (Schwurplatz) in Budapest. (Enquêtesitzung.) Am 18. Jänner fand im Budapester Ingenieur- und Architektenvereine über Anregung der hauptstädtischen Communalverwaltung und mit Beiziehung der leitenden städtischen Ingenieure eine Enquêtesitzung statt, in welcher über die Frage verhandelt wurde, nach welchem Systeme die vierte Donaubrücke am Esküter (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18, 28, 62, 63 und 89 ex 1894) herzustellen sein wird. Bei dieser Enquêtesitzung waren durchwegs Fachleute im Brückenbau anwesend, welche sich ausnahmslos dafür erklärten, dass eine Brücke mit blos einer Oeffnung, d. h. ohne Pfeiler im Strombette, erbaut werde, da die Errichtung von Pfeilern vom Gesichtspunkte des Wasserabflusses, des Eisabganges und der Schiffahrt nicht zu gestatten sei. Sämmtliche Redner erklärten sich eher bereit, in die Verschiebung des Brückenbaues auf ein, zwei Jahre zu willigen, bis das zum Bau einer Brücke ohne Pfeiler nöthige Kostenplus von zwei Millionen (die vorhandenen drei Millionen nicht gerechnet) vorhanden wäre, als dass eine Pfeilerbrücke errichtet werden sollte, welche im Uebrigen nichts Anderes als die Copie der Kettenbrücke oder der Hauptzollamtsbrücke würde.

Ungarisches Communications- und Verkehrswesen im Jahre 1894. (Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 7 vom 15. Jänner.) (Neugründungen von Eisenbahnen in Ungarn im Jahre 1894 und deren Protokollirung seit 1. Jänner bis 31. December 1894.) Im Jahre 1894 wurden in Ungarn zwölf Local- (Vicinal-) und Industriebahnen mit einem Actiencapitale von fl. 18,203.700 gegründet, während im Vorjahre die Gründungen gleichfalls zwölf derartiger Bahnen mit einem Actiencapitale von fl. 25,082.700, daher um fl. 6,879.000 mehr, stattfanden. Die neugegründeten Bahnen, deren Finanzirung perfect durchgeführt wurde, heissen: Erste Niederungarische landwirthschaftliche Eisenbahn-Actiengesellschaft in Arad, Actiencapital fl. 100.000 in 1000 St. Actien à fl. 100; Hidegkut-Tamásier Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Actiencapital Kr. 861.400 in 1239 St. Stammactien à K. 200 (K. 247.800) und in 3068 St. Prioritätsactien à K. 200 (K. 613.600); Zsebely-Csákovaer Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Actiencapital fl. 266.300 in 1627 St. Prioritätsactien à fl. 100 (fl. 162.700) und in 1036 St. Stammactien à fl. 100 (fl. 103.600); Szombathely-Rumer Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Szombathely, Stammcapital Gulden 670.900 in 2032 St. Stammactien und 4677 Prioritätsactien à fl. 100; Versecz-Kubiner Localbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Stammcapital K. 6,935.000 in 3990 St. Stammactien und 9880 St. Prioritätsactien à K. 500; Budapester Regional-Strassenbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Actiencapital fl. 204.000 in 2040 St. Actien à fl. 100; Kolozsvárer Strassenbahn-Actiengesellschaft in Kolozsvár, Actiencapital fl. 326.400 in 3264 St. Actien à fl. 100; Szepes-Váraljaer Localbahn-Actiengesellschaft in Szepes-Váralja, Stammcapital fl. 330.000 in 1155 St. Stammactien à fl. 100 und in 2145 St. Prioritätsactien à fl. 100; Szt. Lörincz-Szlatina-Nasicer Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Stammcapital fl. 4,891.000 in 14.070 St. Stammactien à fl. 100 und in 34.840 St. Prioritätsactien à fl. 100; Gyulafehérvar-Zalatnaer Localbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Stammcapital fl. 1,530.000 in 5500 St. Stammactien à fl. 100 und in 9800 St. Prioritätsactien à fl. 100; Baja-Zombor-Neusatzer Localeisenbahn-Actiengesellschaft in Budapest. Stammcapital fl. 4,983.700 in 14.490 St. Stammactien à fl. 100 und 35.347 St. Prioritätsactien à fl. 100; Kaposvár-Mocsoláder Localbahn-Actiengesellschaft in Budapest, Stammcapital K. 2,006.400 in 3150 St. Stammactien à K. 200 (K. 630.000) und in 6882 St. Prioritätsactien à K. 200 (K. 1,376.400).

Ausland.

Preussen. (Bezirks-Eisenbahnräthe.) Die für den 1. April bevorstehende Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bedingt, wie die „Z. d. V. D. E.-V." mittheilt, eine Aenderung in der Zusammenstellung der Bezirks-Eisenbahnräthe. Dieselben werden bis auf Weiteres in der bisherigen Anzahl an dem Sitze der jetzigen Directionen verbleiben und je gemeinschaftlich für diejenigen neuen Directionen fungiren, deren Gebiet im Wesentlichen aus dem Verwaltungsbezirk der betreffenden älteren Direction gebildet ist. Hienach ergibt sich der Bezirks-Eisenbahnrath in Breslau für die Directionsbezirke Breslau, Posen und Kattowitz. Da der Bezirks-Eisenbahnrath zu Breslau für die Jahre 1893—1895 gewählt ist, kann er erst vom Jahre 1896 ab neugebildet werden. Um nun nicht denjenigen Handelskammern der genannten Bezirke, die bis Ende dieses Jahres dem Bezirks-Eisenbahnrathe Berlin angehören, das Wahlrecht auf ein Jahr zu entziehen, haben die Ressortminister bestimmt, dass diese Handelskammern vorerst für das Jahr 1895 in den Bezirks-Eisenbahnrath Breslau zuzulassen sind und dass die Handelskammern in diesen je ein Mitglied und einen Stellvertreter zu wählen haben.

Bayern. (Ergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1893.) Auf den Bayerischen Staatseisenbahnen wurden nach der „Z. d. V. D. E.-V." im Jahre 1893 zusammen 27,657.570 Personen auf 948,024.302 Personenkilometern befördert (hievon entfallen auf die I. Wagenclasse 114.832 Personen mit 19,650.236 km, auf die II. Wagenclasse 2,141.595 Personen mit 182,560.752 km, auf die III. Wagenclasse 24,647.426 Personen mit 694,080.974 km und auf Militärs 753.717 Personen mit 51,732.340 km), ferner 63.280 t Gepäck auf 4,386.043 tkm, 140.384 Hunde auf Hunde- und Gepäckscheine, 12,451.160 t Güter aller Art auf 1.784,075.661 tkm, sowie 895.227 t frachtfreie Dienst- und Baugüter auf 129,986.960 tkm. Von den beförderten frachtpflichtigen Gütern entfallen auf 1. Eilgüter 66.052 t mit 8,974.772 tkm; 2. auf Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter), und zwar a) Stückgüter 908.769 t mit 131,810.875 tkm; b) Wagenladungsgüter 11.015.516 t mit 1.605,713.320 tkm; 3. auf frachtpflichtige Dienst- und Baugüter 137.281 t mit 11,837.020 tkm, und 4. auf lebende Thiere 323.542 t mit 25.739.674 tkm. Der kilometrische Personenverkehr hat betragen überhaupt 193.474 Personen; hievon entfallen auf die I. Wagenclasse 2·1 pCt., auf die II. Wagenclasse 19·2 pCt., auf die III. Wagenclasse 73·2 pCt. und auf Militärs 5·5 pCt. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 361.735 t Güter aller Art; hievon entfallen auf die Eilgüter 0·5 pCt., auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) a) die Stückgüter 7·4 pCt., b) die Wagenladungsgüter 90·0 pCt., auf die frachtpflichtigen Dienst- und Baugüter 0·7 pCt. und auf lebende Thiere 1·4 pCt. Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 33,069.061 Mk., bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 6749 Mk., aus dem Güterverkehr 76,699.660 Mk., bezw. 15.551 Mk., und aus sonstigen Quellen 3,118.430 Mk., überhaupt 112,887.151 Mk., bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 22.889 Mk. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 29·3 pCt., aus dem Güterverkehr 67·9 pCt. und aus sonstigen Quellen 2·8 pCt. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 7,973.353 Mk., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 14,618.718 Mk., für den Verkehrsdienst 29,290.961 Mark und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 21,616.876 Mark, zusammen 73,499.908 Mk., bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 14.903 Mk., und in Hunderttheilen der Einnahmen 65·1 pCt. Von den Betriebsausgaben entfallen mithin auf die allgemeine Verwaltung 10·8 pCt., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 19·9 pCt., auf den Verkehrsdienst 39·9 pCt. und auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 24·9 pCt. Durch den 39,387.243 Mk. betragenden Betriebsüberschuss hat sich das verwendete Anlagecapital (1.240,609.770 Mk.) mit 3·21 pCt. verzinst. Von dem im Betriebsjahre 1893 erzielten Ueberschuss wurden 37,525.480 Mk. an die Staatscassen abgeführt.

— (Ausdehnung des Localbahnnetzes.) Im Laufe des Jahres 1894 wurden 8 staatliche Localbahnen, nämlich Erlangen—Herzogenaurach (11·76 km), Laufen—Tittmoning (24·62 km) als Fortsetzung der Linie Freilassing—Laufen (12·33 km), ferner Grafing—Glonn (10·62 km), Selb Bahnhof—Selb Stadt (4 km) mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle (0·97 km), Kellmünz—Babenhausen (10·29 km), Wicklesgreuth—Windsbach (11·77 km), die Theilstrecke Wolnzach—Marktwolnzach (5·30 km) der Localbahn Wolnzach—Mainburg und Dinkelscherben—Thannhausen (13·86 km), das sind zusammen 93·19 km vollspurige Linien, dem Betriebe übergeben. Ohne Einrechnung der von der kgl. Staatseisenbahn-Verwaltung pachtweise übernommenen Localbahnen Ludwigsstadt—Lehesten (7·60 km), Kötzting—Lam (17·75 km) und Rentwertshausen—Römhild (10·73 km) standen Ende 1894 33 vollspurige Staatslocalbahnen mit zusammen 700·01 km und eine schmalspurige (1 m) Linie mit 5·17 km Länge im Betriebe. Der staatliche Bauaufwand für diese 34 Localbahnen beziffert rund 36·9 Millionen Mark oder für das Kilometer rund 52.000 Mk. Die geringsten kilometrischen Baukosten mit rund 30.390 Mk. erforderte bisher die im Jahre 1888 eröffnete Localbahn von Neumarkt i. O. nach Beilngries mit Abzweigung von Greisslbach nach Freystadt (36·82 km), die höchsten mit rund 105.700 Mk. die streckenweise in den Jahren 1890—1892 dem Verkehre übergebene Linie Passau—Freyung (49·53 km). Die Gesammtlänge aller Localbahnen im rechtsrheinischen Bayern, einschliesslich der vorhandenen 13 Privatlocalbahnen mit zusammen 186·53 km Länge, ergibt 891·71 km. Gesetzlich genehmigt und bezw. im Bau begriffen sind im rechtsrheinischen Bayern zur Zeit noch 12 staatliche Localbahnen mit zusammen 240·94 km Länge und und mit im Ganzen 15·3 Millionen Mark veranschlagten Baukosten. In letzteren sind die Ausgaben für die Beschaffung des Fahrmaterials, sowie der Einrichtung und Ausrüstung der Sta-

tionen mit inbegriffen, nicht aber die von den Interessenten (Gemeinden, Districten) zu übernehmenden Kosten für Grunderwerb und Lastenablösung. Nach dem Ausbau dieser 12 Bahnen wird das staatliche Localbahnnetz, ohne Einrechnung der Pachtbahnen, 45 Linien mit zusammen 946·94 km Länge umfassen, das sind 18 pCt. der kilometrischen Länge sämmtlicher Bayerischen Staatseisenbahnen. [„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Württemberg. (Obstverkehr auf den Staatsbahnen im Herbst 1894.) In den Monaten September, October, November 1894 sind auf den Württembergischen Staatseisenbahnen von fremden Bahnen 6463 Wagenladungen Obst zu 10.000 kg angekommen (1893: 3057, 1892: 4570), und zwar aus der Schweiz 1398, aus Hessen-Nassau 1154, Oesterreich-Ungarn 866, West- und Mitteldeutschland 770, Belgien 687, Bayern 619, der Rheinprovinz 414, der Pfalz 254, Baden 188, den Niederlanden 48, Sachsen 45, Elsass 17, Schlesien 3 Wagen. Ein Versandt von inländischem Obst in Wagenladungen fand nicht statt.

Spanien. (Bau der Eisenbahn Linares-Almeria.) Die französische Gesellschaft v. Fives-Lille, welche mit der Ausführung der Linie Linares—Almeria betraut ist, betreibt denselben so eifrig, dass der Eröffnung des Betriebes der 100 km langen Theilstrecke von Almeria nach Cadix noch zu Anfang laufenden Jahres entgegengesehen werden kann. Die gedachte Eisenbahn ist von hervorragender Bedeutung für die wirthschaftliche Entwicklung Andalusiens einerseits dadurch, dass von ihr zahlreiche schmalspurige Secundärbahnen, deren Bau von der Staatsverwaltung geplant wird, sowie private Bergwerksbahnen ihren Ausgang nehmen werden, andererseits dadurch, dass diese Linie, wenn sie bis Puerto Llano fortgesetzt wird, die directeste Verbindung von Madrid mit dem Meere darstellen wird.

England. (Die Lartigue-Bahn von Listowel nach Ballybunion.) Die erste von der Gesellschaft für die Ausführung einschieniger Bahnen nach dem bekannten System Lartigue erbaute Linie ist in Irland schon vor Jahren hergestellt worden und hat bis jetzt den Betriebsanforderungen genügend entsprochen; der finanzielle Erfolg dieses Unternehmens ist jedoch wegen der grossen Unregelmässigkeit im Verkehre bisher kein günstiger gewesen. Die im Ganzen 9·5 engl. Meilen lange Bahn von Listowel nach Ballybunion hat einschliesslich des Fahrparkes, der Ausrüstung und des bei diesem Bahnsysteme wohl nur geringfügigen Grunderwerbes ca. 3000 £ per Meile, d. i. etwa 1865 £ per Kilometer gekostet. In den Sommermonaten ist der Personenverkehr verhältnissmässig bedeutend, es werden des öfteren 1400 Personen per Tag befördert und betragen die Einnahmen 14 £ per Woche. Im Winter ist sowohl der Personenals Frachtenverkehr schwach, blos der Kohlenverkehr erhält sich während des ganzen Jahres in ziemlich gleicher Höhe; derselbe beträgt 16.000—20.000 Tonnen per Jahr. Im Durchschnitte stellen sich die Roheinnahmen dieser Bahn auf 5 £ per Woche, die Betriebsausgaben auf 3 £ 4 sh. per Woche. Die genannte Bahn wird mit Locomotiven betrieben, gleichwie die erst vor Kurzem im Departement de la Loire ausgeführte Lartigue-Bahn. Andere, in Algerien und Russland erbaute Bahnen dieses Systems werden mit animalischer Kraft betrieben. Bei dieser Bahngattung sind Bogenradien von 20 m noch anstandslos verwendbar; das Gewicht der Schiene beträgt 9·3 Pfund per engl. Fuss, d. i. 13·9 kg per laufendes Meter; die verwendeten Locomotiven besitzen einen Achsdruck von 3 Tonnen. Die Leistung der Locomotive auf der Lartigue-Bahn ist im Allgemeinen eine günstigere als bei den Terrainbahnen, wenngleich die von den Vertretern dieses Systems behauptete Gleichwerthigkeit ihrer Leistung mit jener der Meterspurbahnen etwas zweifelhaft erscheint. Die im Departement de la Loire vor Kurzem vollendete Lartigue-Bahn kostete 3100 £ per Meile = 1927 £ per Kilometer; für die Herstellung dieser Bahnlinie hatte eine allgemeine Ausschreibung stattgefunden, wobei das nächstmindeste Offert für eine mit 1 m Spurweite herzustellende Bahn 4600 £ per Meile, d. i. 2859 £ per Kilometer betrug. [„Railway News.“]

— (Neue Tarife der Metropolitan District Bahn.) Die Gesellschaft der Londoner Metropolitan District Bahn ist beim englischen Parlamente um eine Aenderung ihres bisherigen Personentarifes eingeschritten, und zwar soll eine Fahrtaxe von 3, 2 und 1 Penny per Meile für die I., II. und III. Wagenclasse eingeführt werden. Für Fahrten über 1 Meile bis einschliesslich 1·5 Meilen soll eine Fahrtaxe von 4, 2·5 und 1·5 Pence per Person in Zukunft eingehoben werden; ebenso eine Taxe von 5, 3 und 2 Pence für Fahrten über 1·5 Meilen bis einschliesslich 2 Meilen. Für Fahrten über 2 bis einschliesslich 2·5 Meilen wird die Fahrgebühr 6, 4 und 2·5 Pence betragen. Diese Scala schliesst ab mit 10, 8 und 6 Pence für Fahrten von mehr als 5·5 Meilen und weniger als 6 Meilen.

Schiffahrt.

Küsten - Dampfschiffahrt. (Verkehrserleichterungen.) Die küstenländische k. k. Finanz-Direction hat sowohl zur Kenntnissnahme des an der Seeschiffahrt interessirten Publicums, als auch zur Danachachtung der betheiligten Unternehmungen in Nachstehendem das Verzeichniss derjenigen das Küstenland berührenden Dampfschiffahrtslinien, welchen die in der Anlage VI zur Ministerialverordnung vom 23. Juni 1891, R.-G.-Bl. Nr. 78, gegründeten Verkehrserleichterungen zukommen, kundgemacht.

I. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd für die Linien: a) Triest—Cattaro (Eilfahrten), b) Triest—Cattaro (Waarenlinie), c) Triest—Metkovich A, d) Triest—Metkovich B, e) Pola—Zara;

II. die Unternehmung Serafino Topić in Lissa für die Linien: a) Triest—Curzola, b) Triest—Comisa;

III. die Eigenthümer des Dampfers „Flink“ Nicolò und Carlo Martinolich, dann Amalia Tarabocchia für die Linie Triest—Sebenico;

IV. die Unternehmung Navigazione a vapore „Fratelli Rismondo“ in Macarsca für die Linie Triest—Metkovich;

V. die Unternehmer Antonio Viezzoli in Pirano für die Linie Pirano—Triest;

VI. die Società cittadina di navigazione a vapore in Capodistria für die Linie Capodistria—Triest;

VII. die Società di navigazioni a vapore Istria—Trieste für die Linien: a) Triest—Pola, b) Triest—Rovigno;

VIII. die Società di navigazione a vapore Umago-Trieste für die Linie Umago—Triest;

IX. das Stabilimento Tecnico Triestino für die Linie Triest—S. Rocco-Muggia;

X. der Unternehmer Maximilian Bradaschia in Cervignano für die Linie Triest—Cervignano;

XI. das Consorzio Quarnero in Fiume für die Linien a) Fiume—Abbazia und b) Fiume—Lovrana;

XII. die Ungarisch-croatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Fiume für die Linien: a) Fiume—Triest, b) Fiume—Lussinpiccolo, c) Fiume—Pola, d) Fiume—Ika, e) Fiume—Lovrana, f) Fiume—Abbazia, g) Fiume—Veglia, h) Fiume—Cattaro, i) Fiume—Zengg-Zara.

Die der Finanzbehörde namhaft gemachten Dampfer dieser zwölf Unternehmungen sind bei ihren fahrplanmässigen Fahrten auf den genannten Routen in der Hin- und Rückfahrt von der Führung der Schiffsmanifeste befreit, ihre Ladung bedarf keiner zollämtlichen Deckungsurkunden, insoferne es sich nicht um ausländische, im gebundenen Verkehre beförderte Waaren handelt, und können diese Schiffe in den fahrordnungsmässig angelaufenen Häfen (unbeschadet der Verzehrungssteuer - Amtshandlung in Triest) unbehindert Aus- und Einladungen vornehmen.

Dagegen ist ihnen eine willkürliche Abweichung von der Fahrordnung, insbesondere das Anlaufen nicht im Fahrplane vorgesehener Häfen, dann die Waarenüberladung von oder auf andere Wasserfahrzeuge auf hoher See oder selbst in den Häfen (abgesehen von den durch Boote vermittelten Ein- und Ausladungen in Häfen) verboten, und ist ihnen endlich auch untersagt, nach dem Beginne der Waarenumschiffung behufs Antritt einer begünstigten Fahrt oder vor vollständiger Ausladung nach Beendigung einer solchen Fahrt ausländisches Territorium oder ein Freigebiet zu berühren. Endlich sind die begünstigten Unternehmungen verpflichtet, alle Aenderungen, welche sie an den behördlich approbirten Fahrordnungen bezüglich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der berührten Hafenorte und der diese Fahrten unternehmenden Schiffe vornehmen wollen, rechtzeitig, vor der Activirung der Abänderung, der Finanzbehörde zur Genehmigung anzuzeigen. Dieser Anzeige sind gedruckte Fahrpläne in einer solchen Anzahl beizulegen, dass alle betheiligten Zollämter, Finanz-Bezirks- und Landesbehörden, dann Centralstellen betheilt und der Unternehmung so viele bestätigte Exemplare ausgefolgt werden können, als zu gleicher Zeit Schiffe in Fahrt begriffen sind. Diese zur Legitimation bestimmte Zahl von Fahrplänen ist mit dem Beilagstempel, die Anzeige mit dem Eingabestempel zu versehen. In Hinsicht auf Linien, welche zwei gesonderte Finanzverwaltungsgebiete berühren, ist die Anzeige bei jener betheiligten Finanz-Landesbehörde anzubringen, in deren Bereich die Unternehmung ihren Sitz hat.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela“ aus Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 29. December 1894 mit 16 Passagieren und 2111 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte

aus Kobe 800 kg Hecchina, 25.375 kg Kupfer, 547 kg Bambus, 7630 kg Curiositäten; aus Shanghai 6500 kg Häute, 6000 kg Seide, 15.848 kg Pflanzenunschlitt; aus Hongkong 1800 kg Oelessenz, 4500 kg Sternanis, 3500 kg Thee, 131.250 kg Quassia; aus Penang 600 kg Coprah, 540 kg Häute (für Ancona); aus Singapore 100.920 kg Sago (für Venedig), 980 kg Curiositäten, 14.280 kg Conserven, 25.578 kg Zinn, 1520 kg Perlmutter, 170.052 kg Pfeffer, 38.367 kg Kaffee; aus Colombo 4600 kg Zimmt und 5075 kg Cocosöl (für Venedig), 2400 kg Cocosnüsse, 4466 kg Sapanholz, 10.556 kg Graphit, 13.703 kg Kaffee, 1015 kg Sennablätter (letztere für Venedig); aus Calcutta 285.275 kg Jute (hievon 104.139 kg für Fiume und 90.598 kg für Venedig), 112.512 kg Häute (hievon 4772 kg für Ancona und 81.200 kg für Venedig), 4466 kg Salpeter, 11.774 kg Tamarinde, 67.802 kg Ricinussamen (für Venedig), 4567 kg Gummilack, 5075 kg Ingwer, 51.460 kg Leinwand, 25.375 kg Mirabolamen, 710 kg Indigo; aus Madras 20.350 kg Baumwolle; aus Bombay 5490 kg Pfeffer (für Ancona), 28.570 kg Spelt (für Venedig), 137.025 kg Ricinussamen (für Venedig), 42.071 kg Mirabolamen (hievon 10.200 kg für Fiume), 3600 kg Sennablätter, 39.483 kg Kaffee, 7612 kg Gingellysamen, 101.500 kg Leinsamen, 20.350 kg Baumwolle, 29.130 kg Gummi, 200 kg Rosenöl, 840 kg Cocosnüsse; aus Port-Said 10.119 kg Häute (hievon 500 kg für Argostoli), 12.160 kg Indigo (hievon 3800 kg für Venedig), 127.792 kg Kaffee (hievon 44.235 kg für Fiume), 1839 kg Cigarren, 262.892 kg Tabak; aus Batavia 69.000 kg Kaffee, 41.280 kg Pfeffer; aus Aden 29.658 kg Häute (hievon 23.430 kg für New-York), 8526 kg Kaffee, 40.499 kg Weihrauch, 50.800 kg Gummi, 300 kg Wachs; aus Suez 8778 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,960.779 fl. österr. Währ.

Schiffahrt-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Wiedereröffnung der Schiffahrt auf der Save.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem das Eis auf der Save bereits abging, der Schiffsverkehr zwischen Mitrovica und Schabatz im gemischten Dienste (Personen- und Frachtenverkehr) am 21. Jänner wieder eröffnet wurde und die Dampfer der Staatsschiffahrt von diesem Tage an wieder regelmässig täglich verkehren. Der Dampfer hat von Mitrovica und Zimony (Semlin) aus Anschluss an die correspondirenden Züge der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Krakau.) In das Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren pro 1895 sind aufgenommen: für Bodencultur 18, für Forstwesen 7, für Bau- und Geniewesen 7, für Fabrikswesen 3, für Bergwesen 4, zusammen 39, also ebensoviel wie im Vorjahre; auch die Personen sind bis auf 5, in welchen ein Wechsel eingetreten ist, dieselben geblieben.

[12. Jänner, Z. 1626.]

Frachtbriefvorschrift der billigsten Tarife. Eine Eisenbahn hatte einen internationalen Frachtbrief mit der Vorschrift „tarif le plus réduit" angenommen, dann aber nach der Behauptung des Empfängers doch nicht den billigsten „tarif commun d'exportation" zur Anwendung gebracht. Die Anfrage, ob die Eisenbahn nicht gemäss dem internationalen Uebereinkommen gehalten war, diesen billigsten Tarif anzuwenden, wurde vom Centralamt unterm 9. Jänner dahin beantwortet, dass im Art. 6, lit. e, des Uebereinkommens wohl die Befugniss des Absenders, im Frachtbriefe die Anwendung von Specialtarifen unter den in den Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen vorzuschreiben, postulirt, bezüglich der Zulässigkeit oder Bedeutung der Formel des „billigsten Tarifes" aber nichts gesagt sei, und in letzterer Beziehung auf die internen Vorschriften und Uebungen abgestellt werden müsse. [9. Jänner.]

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 1, S. 34.]

Auslieferung der Güter auf den Empfangstationen in Russland. (Frachtbrief-Duplicat.) In Nr. 23 des „Allgemeinen Tarifanzeigers" in Wien ist darüber Klage geführt, dass im Gegensatze zu den Vorschriften des internationalen Uebereinkommens von den russischen Güterexpeditionen die Güter nur gegen Uebergabe des Frachtbrief-Duplicates dem Adressaten verabfolgt werden, und dass jene befugt seien, die Auslieferung an den Inhaber des Frachtbrief-Duplicates ohne Prüfung der Identität mit der Person des Adressaten zu bewerkstelligen. Dadurch erscheine das dem Absender zustehende Verfügungsrecht beeinträchtigt, welches gemäss Art. 15 des Uebereinkommens von der Vorweisung des Frachtbrief-Duplicates abhängig sei. — Solche Vorschriften bestehen für den internen russischen Verkehr (zu vergleichen allgemeines Gesetz für die russischen Eisenbahnen, Art. 86, abgedruckt Z. I, 291), nicht aber bezüglich der internationalen Sendungen. Auch hat das russische Eisenbahn-Departement mit dem in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" (II, 355) erwähnten Circularschreiben Nummer 12.794 vom 17./20. Juli 1894 den betreffenden Organen in Erinnerung gebracht, dass im internationalen Verkehr die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gut dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern, ohne dass derselbe gehalten wäre, das Frachtbrief-Duplicat vorzuweisen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 1, S. 35.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 8. December 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Debreczen—Nagy-Léta (33·72 km) und Sarand—Derecske (6·58 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Dampftramway - Gesellschaft vormals Krauss & Co. (Generalversammlung.) Am 24. Jänner wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. abgehalten. Zweck derselben war die Genehmigung des zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und der Direction der Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung eines Theiles der gesellschaftlichen Linie. Der die Versammlung leitende Commerzienrath G. Krauss constatirte deren Beschlussfähigkeit mit Rücksicht auf die Vertretung von 16.603 Actien mit 636 Stimmen, worauf der Director, Ingenieur Wilhelm Hallama, den Wortlaut des Uebereinkommens zur Verlesung brachte. Letzteres wurde sohin einstimmig und ohne Discussion angenommen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 26. Jänner 1895 herausgegebene XII. Stück enthält unter

Nr. 815: Erlass des Ministeriums des Innern vom 19. Jänner 1895, Z. 830, an alle politischen Landesbehörden, betreffend den Verkehr mit Rindvieh aus dem Comitate Pozsony und dem Gebiete der kgl. Freistadt Pozsony.

Nr. 816: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 19. Jänner 1895, Z. 19.561 ex 1894, betreffend die Einhebung der Beschaugebühren für die aus Russland und Rumänien importirten Thiere und thierischen Stoffe.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 28. Jänner 1895 herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 817: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 18. Jänner 1895, Z. 2249, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Mähren.

Nr. 818: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 31. December 1894, Z. 15/95 (Amtsblatt der kgl. preussischen Regierung zu Breslau Nr. 2 vom 11. Jänner 1895), betreffend die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn über das Zollamt Schlaney nach Deutschland.

— (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 30. Jänner 1895 herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 819: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. Jänner 1895, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Mistek, Mähr.-Trübau und Znaim in Mähren nach Galizien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Jänner d. J. dem See-Inspector der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd Ludwig Lemessich in Triest das Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe der Zusammenstellung der für das Jahr 1895 ertheilten Frachtbegünstigungen.

Mit 1. Februar 1895 gelangt die Zusammenstellung der auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen pro 1895 ertheilten Frachtbegünstigungen zur Ausgabe.

Exemplare dieser Zusammenstellung können bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zum Preise von 1 fl. 50 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 28. Jänner 1895. [69]

Combinirbarer Eisenbahn- und Dampfschiff-Rundreiseverkehr mit dem Oriente.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1895 gelangt für diesen Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1893 aufgehoben wird.

Wien, am 25. Jänner 1895. [70]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr V.S.B.), vom 15. November 1885. Die General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gibt unter Bezugnahme auf ihre frühere Verlautbarung im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 bekannt, dass die Frachtsätze des vorgenannten Tarifes noch über den 1. Februar 1895 hinaus und bis auf Weiteres zur Anwendung gelangen.

Bayerisch-Schweizerischer Holzausnahmetarif (Verkehr mit V.S.B.) vom 15. October 1884. Die General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gibt unter Bezugnahme auf ihre frühere Verlautbarung im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 bekannt, dass die Frachtsätze des vorgenannten Tarifes noch über den 1. Februar 1895 hinaus und bis auf Weiteres zur Anwendung gelangen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Provisorischer Ausnahmetarif für Düngemittel vom 1. Juli 1891. Die General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gibt unter Bezugnahme auf ihre frühere Verlautbarung im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 bekannt, dass die Frachtsätze des vorgenannten Tarifes noch über den 1. Februar 1895 hinaus und bis auf Weiteres zur Anwendung gelangen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.), vom 1. October 1884. Die General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen gibt unter Bezugnahme auf ihre frühere Verlautbarung im Tarifanzeiger Nr. 56 vom 29. December 1894 bekannt, dass die Frachtsätze des vorgenannten Tarifes noch über den 1. Februar 1895 hinaus und bis auf Weiteres zur Anwendung gelangen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen. (Neuer Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit Bezug auf die in Nr. 13 dieses Blattes, pag. 216, unter vorstehender Ueberschrift gebrachte Mittheilung wird bemerkt, dass nach einer Verlautbarung der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen das den neuen, am 1. April 1895 zur Einführung gelangenden Kilometerzeiger für die kgl. Bayer. Localbahnen enthaltende, zur Einführung ab dem bezeichneten Termine in Aussicht genommene besondere Heft D, „Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayer. Localbahnen“, zur Zeit noch nicht aufliegt und allfällige Bestellungen auf dasselbe Seitens des Materialdepots der vorgenannten General-Direction noch nicht effectuirt werden können.

— (Frachtbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden Anwendung

a) im Bereiche der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen
1. auf die Geflügelausstellung in Ansbach
24. mit 27. Februar 1895;
2. auf die Geflügelausstellung in Braunschweig
22. mit 25. Februar 1895;
3. auf die Geflügelausstellung in Schmalkalden
23. mit 26. Februar 1895;
4. auf die Kleinthierausstellung in Haslau
2. mit 4. Februar 1895, und

b) im Bereiche der kgl. Bayerischen, kgl. Sächsischen, kgl. Württembergischen und grossh. Badischen Staatseisenbahnen
auf die Geflügelausstellung in Dresden
8. mit 11. Februar 1895
unter Beschränkung des Rücksendungstermines auf 14 Tage nach Ausstellungsschluss;

c) im Bereiche der kgl. Bayerischen, kgl. Württembergischen und grossh. Badischen Staatseisenbahnen
auf die Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg
30. Jänner mit 3. Februar 1895.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
272	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Tabakfabrikate	Schlackenwerth	Falkenau a. d. Eger	1. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	27·0 kr. ö. W.	25·0 kr. ö. W.	2·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung der nebenstehenden Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
273	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle, dann Schwefelsäure-Abfallwasser	Mähr.-Ostrau	Attnang-Puchheim	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	—	Bestehen keine directen Frachtsätze	59		Im Kartirungswege		
				Oderberg	„					59·9				
				Mähr.-Ostrau	Krummnussbaum					47				
				Oderberg	„					47·9				
274	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Eger. Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Stationen der Strecken Aigen—Bischofshofen—Wörgl und Wilten—Bratz der k. k. österr. Staatsbahnen, Stationen der Strecken Kirchbüchl—Ala und Franzensfeste—Greifenburg der Südbahn-Gesellschaft und Stationen der Bozen-Meraner Bahn	Tarifbestimmungen. Beförderung der Sendungen über die königl. bayerischen Staatseisenbahnen (über Kufstein)	Bis zur Ausgabe eines entsprechenden Nachtrages zu Theil II, Heft I des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892, längstens bis zum 31. December 1895	Localtarife		Frachtsätze bei Beförderung über ausschliesslich österr. Strecken		Im Rückvergütungswege	Frachtbriefe. Die Vorlagen sind an die General-Direction der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München zu richten	
				und umgekehrt										
275	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		der Positionen G 13, M 4 und 7, dann O 8 und 9 der Güterclassification im Oesterr.-Ungar. Tarif, Theil I (Getreide etc., Mahlproducte etc., Malz, Oelsaaten und Oelkuchen)	Nowosielitza (Staatsbahnhof) transit (aus Russland, eventuell Rumänien)	Landesgrenze bei Beskid (mit der Bestimmung nach ungar. Stationen)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen mit directe nach der ungarischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der Bestimmungen des Getreide-Tarifes für den Oesterr.-Russischen Grenzverkehr, insbesondere rücksichtlich des Nachweises der Herkunft der Sendungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer: 105	77	28	Im Kartirungswege		
					Landesgrenze bei Lupków				125	98	27			
					Orló trs.				157	129	28			
					Zwardon trs.				171	145	26			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
276	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer-, Dach- und Pflasterziegel)	Hrachowetz			Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Krasna loco	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			6·7	3·5	3·2			
					Krasna transito (für Wall.-Meseritsch und darüber hinaus, sowie für Hotzendorf und darüber hinaus)				6·7	2·5	4·2			
					Weisskirchen L.B.				14·7	13·3	1·4			
					Weisskirchen Stadt				13·5	11·7	1·8			
					Czernotin-Keltsch				12·3	10·9	1·4			
					Milotitz				9·5	8·1	1·4			
					Hustopetsch				8·7	7·3	1·4			
					Löschna-Lhotka				6·7	4·8	1·9			
					Ronschtka				10·0	6·5	3·5			
					Jablunka				12·0	8·5	3·5			
					Wsetin				14·8	11·7	3·1			
			Drainröhren u. Trottoirplatten aus Thonmasse		Krasna loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			6·7	3·5	3·2			
					Krasna transito				6·7	2·5	4·2			
277	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel), dann gebrannten Kalk		Trzebinia	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung beim Baue von Industrie-Etablissements in Trzebinia bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Krzeszowice					3·6	2·0	1·6			
				Szczakowa					4·2	2·1	2·1			
				Zabierzow					6·2	3·4	2·8			
				Oswięcim					6·2	3·4	2·8			
				Myslowitz					6·6	3·8	2·8			
				Krakau					8·2	5·3	2·9			
				Podgórze-Bonarka					9·1	6·2	2·9			
				Chrzanow (Frachtenstation)					2·1	2·0	0·1			
278	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz		Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr.		Im Kartirungswege		
					Neutitschein K.F.N.B.					97·9				
					Stohl-Karlsdorf					128·2				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
279	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine aller Art, unbearbeitete, Steine aller Art in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, Pflaster-, Saum- und Bordsteine, ferner bearbeitete, einfach glatt behauene Steine, unverpackt, und zwar: Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine, sowie Steinhauerwaaren, unverpackt oder in Schutzrahmen, z. B. Hohlkehlen, Gesimse, Friesen, Karniesen, Säulen, Grabsteine und Grabkreuze, auch gesägte, geschliffene oder polirte Platten u. dgl. (mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten und Marmorwaaren)	Rožnau	Krasna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	9·1 kr.	5·6 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
280	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohlentheer	Wien (St.E.G.) loco (via Wr. Verbindungsbahn)	Angern	Aufgabe in Kesselwagen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	22·9 kr.		Im Kartirungswege		Auf Sendungen, welche auf Grund dieser Begünstigung abgefertigt werden, findet die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, Post 2885, keine Anwendung
281	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Speciatarifes 1	Namiescht (k.k.St.B.) (oder vice versa)	Budweis	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	110 kr.		Im Kartirungswege		
282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Sziget-Kamara	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Nachtrag VI zum Tarif, Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes	108 kr.	103·2 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
283	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, russischer Provenienz	Brody	Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Südwestrussland vom 1. October 1894	303	234*)	69	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg, sowie der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza, auf welchen der Reclamant als Empfänger erscheinen muss. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Podwołoczyska					334	248*)	86			
				Nowosielitza					366	276*)	90			
				Brody	Schönpriesen-Umschlag				298	229*)	69			
				Podwołoczyska					329	243*)	86			
				Nowosielitza					361	271*)	90			
				Brody	Dresden-Elbkai				332	263	69			
				Podwołoczyska					363	277	86			
				Nowosielitza					395	305	90			
284	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Oesterr. Lloyd	Teigwaaren	Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof	Constantinopel, Salonich und Dedeagatsch via Triest seewärts	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest u. Fiume nach Hafenplätzen der Levante, bei Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, c) mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume nach Hafenplätzen der Levante, Theil II — Heft 2 (für den Export aus Ungarn)	a) 2·35 b) 2·20 c) 2·12 ö. W. fl. Gold incl. Mgb. und Steuer	a) 2·23 b) 2·13 c) 1·67	a) 0·12 b) 0·07 c) 0·45 ö. W. fl. Gold	Im Kartirungswege		
285	Südbahn-Gesellschaft		Eis	Prestranek	Divacca	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat Seitens der Parteien innerhalb 8 Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen zu erfolgen. Die Transportgebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	28 Heller	14 Kronen pro Wagen	Verschieden je nach dem Gewichte der Ladung	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gesehen muss	Besondere Bemerkungen
286	Südbahn-Gesellschaft	am Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) für den Export aus Ungarn betheiligten Verwaltungen	Kalisalz zum Düngen; Pottasche und krystallisirte Soda	Györ (Raab) [über Triest seewärts]	Constantinopel, Dedeagatsch und Salonik	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg; b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg; c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg } pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2 des Oesterr.-Ungar. Levantetarifes über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) vom 1. Jänner 1892 für den Export aus Ungarn	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Kalisalz: a) 1·61 b) 1·47 c) 1·23; Pottasche und Soda: a) 2·12 b) 1·85 c) 1·35 Gulden ö. W. Gold incl. Mgb. u. ung. Transp.-Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
287	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit für selbe die in dem ab 1. Februar 1889 giltigen Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verbandstarife enthaltenen „Allgemeinen Tarife" anwendbar sind	Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.	Fiume; Triest S.B. und Freihafen S.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr vom 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Fiume: 190; Triest: 180 Kreuzer ö.W. Silber incl. Mgb., bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	
288	Südbahn-Gesellschaft		Abfälle von Papier, in fester Verschnürung oder verpackt	Triest S.B., Triest Freihafen und Fiume	Wien Matzleinsdorf und Wien vorgelegenen Stationen, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	184 Heller, insoweit sich der normale Tarif nicht billiger stellt	Verschieden	Im Kartirungswege		
289	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Neusattl	Fiume; Triest	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarifes bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach Alexandrien, Braila, Constantinopel, Galatz, Pyräus oder Salonik zur Aufgabe kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandtarif	Fiume: 164; Triest: 156 Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. Steuer	Fiume: 128; Triest: 120	Fiume: 36; Triest: 36 Kreuzer ö. W.	Im Kartirungswege		
290	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Oele, mineralische, in Fässern	Wien (Matzleinsdorf) loco	Brünn (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	47·8 Kreuzer		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
291	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Pakrac-Lipik	Klagenfurt transit (für Sendungen mit der Bestimmung nach Heft und Lölling)	**Nachweisung eines Minimalquantums von 15000 t während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Aufladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Bestehende ermässigte Kartirungs-Frachtsätze	Heller 139	114	25	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Sirač					130	108	22			
				Bastaji					124	104	20			
				Daruvár					130	104	26			
				Koncanica-Zdenci					130	104	26			
				Gyulaves					119	104	15			
									incl. ung. Steuer					
292	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	Holzkohle	Sirač	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Heller 178	130	48	Im Kartirungswege		
					Mürzzuschlag				186	139	47			
					Leoben				180	130	50			
					Prevali				168	115	53			
									incl. ung. Steuer					
293	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübensamen russischer Herkunft	a) Brody (Bhf.) transit b) Nowosielitza (Bhf.) transit c) Podwołoczyska (Bhf.) transit	Bis zum Schnittpunkte (Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 7 A, bezw. des allgemeinen Classentarifes [Specialtarif A_2] für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr) nach Deutschland und darüber	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directe nach der deutschen Bestimmungsstation oder über eine solche hinaus lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	a) Mark 2·07 b) „ 2·86 c) „ 2·45 der Schnitt-Tafel A des Ausnahmetarifes 7 A, bezw. des allgemeinen Classentarifes (Specialtarif A_2)	a) Mark 1·31 b) „ 1·91 c) „ 1·64	a) Mark 0·76 b) „ 0·95 c) „ 0·81	Im Kartirungswege		Die Ermittlung der Gesammtfrachtsätze bis zur deutschen Bestimmungs-, bezw. Uebergangsstation erfolgt in der Weise, dass an die vorstehend zugestandenen Schnittsätze die Schnittsätze der Schnitt-Tafel B des allgemeinen Classentarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr, und zwar bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg die des Specialtarifes A_2, und bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg jene des Specialtarifes I, angeschlossen werden

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 5. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischner Vorarbeiten für nachbezeichnete normalspurige Localbahnlinien:
I. Von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn bis zur Reichsgrenze nächst Hainersdorf;
II. von der Eingangs genannten Bahnstation bis zur Reichsgrenze nächst Kunnersdorf;
III. von der Station Raspenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Weisbach, eventuell bis zur gräflich Clam-Gallas'schen Dampfbrettsäge daselbst.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bezirksausschusse in Friedland die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete normalspurige Localbahnlinien, und zwar:

I. Von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Schönwald, Rückersdorf, Bärndorf, Hegewald und Hainersdorf bis zur Reichsgrenze nächst dem letztgenannten Orte;

II. von der Eingangs genannten Bahnstation über Ringenhain und Kunnersdorf bis zur Reichsgrenze nächst dem letztgenannten Orte, und

III. von der Station Raspenau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn oder einem anderen geeigneten Punkte über Mildenau, Mildeneichen und Haindorf nach Weisbach, eventuell bis zur gräflich Clam-Gallas'schen Dampfbrettsäge daselbst

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Jänner 1895. Z. 55.352 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Stadt Gmunden im Anschlusse an die elektrische Localbahn von der Station Gmunden der Salzkammergut-Localbahn in die Stadt Gmunden nach Pettenbach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister und Landtagsabgeordneten Alois Kaltenbrunner in Gmunden die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Stadt Gmunden im Anschlusse an die elektrische Localbahn von der Station Gmunden der Salzkammergut-Localbahn in die Stadt Gmunden über Kirchham und Vorchdorf nach Pettenbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Jänner 1895. Z. 1307.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn vom Bahnhofe Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Belvedere daselbst.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn vom Bahnhofe Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Belvedere daselbst im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. Jänner 1895. Z. 972.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Eisenbahnunternehmungen sind ausnahmslos, daher auch ihren eigenen Angestellten gegenüber, für alle jene Schäden verantwortlich, welche dadurch verursacht wurden, dass Jemand beim Eisenbahnbetriebe eine Körperverletzung erlitten hat. Unter dem Begriffe von vis major sind unabwendbare Elementarereignisse, Hochwasser, Bergsturz u. dgl., nicht aber gewöhnliche, abwendbare Unfälle zu verstehen. Beim Vorkommen eines Unfalles hat die Eisenbahnunternehmung bezüglich der daraus entstandenen Schäden den Beweis zu führen, dass derselbe nicht durch ein Verschulden ihres Personals herbeigeführt wurde; es genügt daher nicht, dass demselben keine strafbare Handlung zur Last fällt, welche eine strafgerichtliche Untersuchung zur Folge gehabt hätte.

Auf einer ungarischen Strecke der Südbahn-Gesellschaft entgleiste ein Lastzug, indem ein zu leicht beladener Wagen aus den Schienen kam; der auf demselben befindliche Bremser sprang herab, gerieth unter die Räder des folgenden mitgerissenen Wagens und erlitt eine schwere Beschädigung, welche ihn zur weiteren Dienstleistung untauglich machte.

Obzwar ihm von der Gesellschaft das Krankengeld, die Heilungskosten und die statutenmässige Pension gewährt wurde, so klagte derselbe doch auf Schmerzensgeld und eine solche höhere Jahresrente, von welcher er mit seiner Familie leben könne.

Der königliche Gerichtshof in Budapest wies diese Ansprüche mit der Begründung ab, dass dem unmittelbar nach dem Unfalle aufgenommenen Protokolle zufolge derselbe weder durch die Beschaffenheit des Bahnkörpers, noch durch ein Verschulden des Zugspersonales verursacht wurde, daher als vis major anzusehen sei, während der Kläger durch das Herabspringen vom Wagen selbst an seiner Verunglückung Schuld trägt. Nachdem ihm die Bahnanstalt die Vergütung seiner Krankheitskosten geleistet und ihm die den Statuten entsprechende Pension gewährt hat, so könne er keine weiteren Ansprüche stellen, umso weniger, als er zur dienenden Classe gehört, deren Familie zu ihrer Erhaltung mitarbeiten muss. Schliesslich könne auch die geringere Belastung des entgleisten Wagens nicht als Ursache der Entgleisung angenommen werden, weil die Ausladung aus demselben nur eine theilweise und im Betriebe nothwendige war, welche für sich allein den Unfall nicht bewirken konnte, weil solche Entladungen auf Zwischenstationen, ohne weitere Zuladungen, ein gewöhnliches Vorkommniss beim Lastzugsverkehr bilden.

Die königliche Tafel in Budapest hob dieses Urtheil mit der Weisung an die erste Instanz auf, gemäss G.-A. 18 ex 1874 (betreffend die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für die durch dieselben verursachten Todesfälle oder körperlichen Verletzungen) die volle Entschädigung des Klägers zu bemessen.

In der Motivirung wird ausgeführt, dass, abgesehen von der Glaubwürdigkeit des fraglichen, durch Bedienstete der geklagten Südbahn aufgenommenen Protokolls, schon der Umstand, dass ein unabwendbares Ereigniss, welches die Entgleisung verursacht hätte, weder von der Bahn behauptet, noch weniger nachgewiesen wurde, für sich allein genügend ist, diesen Unfall als die Folge einer vis major anzusehen.

Es möge dahingestellt bleiben, ob wirklich die geringere Belastung eines Wagens dessen Gerathen aus den Schienen bewirken könne und derselbe nicht vielmehr durch die vor- und nachfolgenden Wagen im Geleise festgehalten wird. Die Bahn hätte, wie im citirten Gesetze vorgeschrieben ist, den Nachweis führen müssen, dass der Unfall durch eine vis major oder eine unabwendbare Handlung eines Dritten oder endlich durch das eigene Verschulden des Klägers verursacht wurde. Als solches kann ein Herabspringen vom Wagen nicht gelten, da er auf seine eigene Rettung Bedacht nehmen musste. Da endlich das citirte Gesetz ausdrücklich die Angestellten der Eisenbahn in den gleichen Schutz wie andere Verunglückte nimmt, so kann das ihm schon von der Bahn Gewährte nur in die von ihr zu leistende Entschädigung eingerechnet werden.

Die königliche Curie hat das letztere Urtheil aus dessen Motiven mit der Entscheidung vom 3. November 1894, Z. 5296, einfach bestätigt.

(Falls die erstinstanzliche Bemessung der Entschädigung einen Gegenstand der Appellation, eventuell der Revision bilden und von den Fachblättern veröffentlicht werden sollte, so gedenken wir auf diesen Rechtsfall zurückzukommen.)

Derjenige, welcher gegen das Verbot des Bahnwächters mit thätlicher Bedrohung desselben seinen bespannten Wagen über die Schienen treiben will, begeht das Verbrechen der Gewaltthätigkeit gegen Behörden (§ 165 St.-G.-B.), welches nur beim Vorhandensein überwiegend mildernder Umstände als Vergehen qualificirt werden kann.

Ein Kutscher wollte mit seinem bespannten Wagen kurz vor der Ankunft des Zuges den offenen Schranken hindurch über die Schienen fahren, woran er vom Bahnwächter zurückgehalten wurde, dem er deshalb einen Schlag mit der Peitsche versetzen wollte, den der Wächter aber mit seiner Signalscheibe auffing.

Der kgl. Gerichtshof in N.-Kikinda sprach den sich mit seiner Trunkenheit entschuldigenden Kutscher deshalb frei, weil der Schranken offen stand, dem Bahnwächter, obzwar dieser den Pferden in die Zügel fiel, kein Uebel zugestossen ist, er auch keinen Schlag erhielt, und der Zug noch rechtzeitig angehalten werden und der Kutscher noch vor demselben über die Schienen fahren konnte.

Die kgl. Tafel in Szegedin erklärte diese Handlung des Kutschers als eine Uebertretung gemäss Gesetzartikel XL ex 1879, betreffend die strafbaren Uebertretungen, weil der offene Wegübergang den Kutscher zum Glauben veranlassen konnte, dass das Hinüberfahren gestattet sei, dass er aber durch den Widerstand gegen das Verbot des Bahnwächters und angesichts des herannahenden Zuges die körperliche Sicherheit nicht nur des Bahnwächters, sondern auch der Reisenden gefährdete, daher eine strafbare Handlung beging, welche sich nicht als Gewaltthätigkeit, sondern nur als Nichtbeachtung behördlicher Anordnungen darstellt.

Die kgl. Curie hat mit Urtheil Z. 4166 ex 1894 den Kutscher des Vergehens der öffentlichen Gewaltthätigkeit schuldig erklärt, weil zwar eben diese Gefährdung der körperlichen Sicherheit ein erschwerendes Moment des von ihm verübten Verbrechens der Widersetzlichkeit gegen behördliche Organe, als welches der Bahnwächter anzusehen ist, bilden würde; dass aber mit Rücksicht auf die vielen mildernden Umstände, insbesondere das Offenlassen des Wegüberganges und die Trunkenheit des Angeklagten, seine That mit einer zweimonatlichen Gefängnisshaft bestraft, daher gemäss § 20 und 92 St.-G. diese That nur als Vergehen qualificirt wurde.

Die im § 410 des ungar. Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 404 des allg. d. H.-G.) normirte einjährige Verjährungsfrist ist auch auf jene gegen Eisenbahnen angestrengten Schadenersatzklagen anwendbar, welche der Aufgeber damit begründet, dass die Eisenbahn die Waaren nicht dem Adressaten, sondern einer solchen Person ausgefolgt hat, welche zu deren Empfangnahme nicht berechtigt war. In einem solchen Falle nimmt die Verjährung mit jenem Tage ihren Anfang, an welchem die irrige Ausfolgung der Waare geschehen ist.

Eine Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hatte dem bei ihr ausgewiesenen Bevollmächtigten des Adressaten zu einer Zeit eine an den letzteren aufgegebene Sendung ausgefolgt, wo die Bevollmächtigung bereits ausser Kraft getreten war. Mit der Klage auf Bezahlung der Waare gegen den Adressaten wurde der Aufgeber rechtskräftig abgewiesen. Derselbe wendete sich dann, nachdem seit der Ausfolgung ein Jahr bereits verstrichen war, mit einer Entschädigungsklage gegen die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, wurde aber von allen drei Instanzen abgewiesen.

Das vierte kgl. Bezirks- als Handelsgericht in Budapest begründete diese Abweisung damit, dass die im § 410, bezw. 390 H.-G. (entspricht Art. 386 des allg. d. H.-G.) die einjährige Verjährungsfrist zwar nicht auf den Fall vorgesehen ist, dass ein Gut irrigerweise an eine vom Adressaten verschiedene Person ausgefolgt wurde, dass aber ein solcher Fall auch als ein Verlust des Gutes für die im Frachtbriefe genannten Parteien anzusehen ist, in welchem daher § 410 auch seine Anwendung finden muss.

Die kgl. Tafel in Budapest fügte noch die weitere Begründung hinzu, dass die Verjährung nicht von dem Zeitpunkte an ihren Anfang nimmt, wo der Verlust des Gutes den im Frachtbriefe genannten Parteien zur Kenntniss kam, weil sonst die Gesetzesbestimmung, bezw. die einjährige Frist leicht umgangen werden könnte, sondern vom Tage der wenn auch irrigen Ausfolgung des Gutes.

Die kgl. Curie hat mit Entscheidung vom 22. November 1894, Z. 11.497, die untergerichtlichen Urtheile aus deren Motiven einfach bestätigt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener Stadtbahn. (Theilstrecken der Wienthal- und Gürtellinie: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Theilstrecken Hietzing—Gumpendorfer Schlachthaus (km 3·891—km 7·4) der Wienthallinie und der Abzweigung der Gürtellinie von der Lobkowitzbrücke bis zum Westbahnhofe (km 0—km 2·636) für den 7. und 8. Februar anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. Hans von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 857.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Herstellung einer Schleppbahn bei Guntramsdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 29. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines in km 21·2/3 zwischen den Stationen Biedermannsdorf und Traiskirchen abzweigenden und zum Etablissement der Guntramsdorfer Druckfabrik, Färberei und Bleiche der Firma V. Mayer & Söhne führenden normalspurigen Industriegeleises der Bauconsens ertheilt. Die Schleppbahn erhält eine Länge von 938 m, und soll der Betrieb durch animalische Kraft bewirkt werden. [19. Jänner, Z. 3570.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in Aujezd-Luhatschowitz.) In der Station Aujezd-Luhatschowitz wird für Zwecke der Ungar.-Hradischer Zuckerfabrik des A. & H. May eine Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [17. Jänner, Z. 3001.]

Böhm. Westbahn. (Durchlass nächst Blisowa.) Am westlichen Ende der Station Blisowa wird in km 57·2/3, rechts von der von Blisowa nach Privosten führenden Bezirksstrasse, ein Durchlass von 2·5 m Lichtweite hergestellt. [16. Jänner, Z. 70.035 ex 1894.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Praskačka-Urbanic für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr.) Am 1. Februar 1895 wurde die zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenitz-Syrowatka gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Praskačka-Urbanic für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet. Zur Auf- und Abgabe können in dieser Haltestelle nur solche Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen gelangen, welche tarifmässig von den Parteien auf-, bezw. abzuladen sind und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen. Ausnahmsweise werden auch Getreidesendungen in dieser Haltestelle zur Auf-, resp. Abgabe zugelassen, welche ebenfalls innerhalb der im Tarife vorgeschriebenen Frist ein-, bezw. ausgeladen und von den Empfängern sofort abgeführt werden müssen, da eine Einlagerung von Getreide weder bei der Aufgabe, noch bei der Abgabe in der Haltestelle Praskačka-Urbanic zulässig ist. Von der Auf- und Abgabe in der Haltestelle Praskačka-Urbanic sind explosive Gegenstände, Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen etc.) nothwendig sind, und schliesslich Eilgüter und Frachtstückgut ausgeschlossen. [Z. 5682.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung von acht Lastzugslocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Zwecke der nothwendigen Vermehrung des Locomotivstandes beabsichtigte Anschaffung von drei sechsfach gekuppelten Lastzugslocomotiven sammt Tender und von fünf Stück sechsfach gekuppelten Tenderlocomotiven, von denen die ersteren nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 16. August 1890, Z. 31.567, und die letzteren nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 15.632, genehmigten Type ausgeführt werden sollen, genehmigt und weiters gestattet, dass nach Mass-

gabe des Erfolges der eingeleiteten Offertverhandlungen die erstbezeichneten drei Stück Locomotiven in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien und die fünf Tenderlocomotiven bei der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf in Bestellung gebracht werden.
[Z. 66.882 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

1. Februar. Wegen Schneeverwehung musste Lastzugsverkehr zwischen Nachod und Neustadt a. M. für heute und der Gesammtverkehr zwischen Wenzelsberg und Starkotsch bis auf Weiteres eingestellt werden.

2. Februar. Gesammtverkehr zwischen Wenzelsberg und Starkotsch mit Zug 1157 wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

1. Februar. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3326 wieder eröffnet.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

1. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Asch-Rossbach bis auf Weiteres eingestellt.

3. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Asch-Rossbach wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

2. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Königgrätz—Wostroměř mit Zug Nr. 4 wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Thätigkeit des österreichisch-ungarischen „Veritas“ in Triest im Jahre 1894. Im Jahre 1894 wurden classificirt: in Triest 76 Schiffe mit 10.699 Tonnen, von den Agenturen 420 Schiffe mit 105.652 Tonnen, zusammen 496 Schiffe mit 116.351 Tonnen; im Vergleiche zum Vorjahre ergibt dies ein Mehr von 48 Schiffen und 9104 Tonnen. Ausserdem wurden 395 Schiffe, die bereits im „Veritas“ registrirt sind, behufs Constatirung ihrer Seetüchtigkeit im Sinne des Reglements besichtigt. Die 490 Schiffe theilen sich der Gattung nach in 29 Dampfer, 91 Voll- und Barkschiffe, 25 Briggs, 85 Brigantinen, 46 Schoner, 20 Goletten, 32 Schoner-Briggs, 12 Logger, 1 Yacht, 3 Kutter, 12 Tartanen, 7 Tricandinen, 7 Bombarden, 4 Martinganen, 6 Brazzeren und 116 Trabakel und Pielegos; nach der Flagge in 118 österreichische und ungarische, 195 italienische, 98 griechische, 52 türkische, 13 russische, 3 samiotische, 4 montenegrinische, 7 französische, 4 portugiesische, 1 englisches und 1 brasilianisches Schiff. — In den 36 Jahren des Bestandes dieses Instituts wurden im Ganzen 19.212 Schiffe mit 3,944.252 Tonnen classificirt. Zieht man die noch immer andauernde Stagnation in den Sechandels-Transactionen in Betracht, sowie die Depression in den Frachten, den übergrossen Tonnenraum der Transportschiffe, in Folge dessen sich noch immer keine Lust zu Neubauten zeigt, so müssen die vom österreichisch-ungarischen „Veritas“ erzielten Resultate immerhin als sehr befriedigend bezeichnet werden. Von der Gesammtzahl der im Jahre 1894 classificirten Schiffe gehören 378 fremden Flaggen an. Ende 1894 war das österreichisch-ungarische Classificationsbureau in 118 Seehäfen durch eigene Agenten und Sachverständige vertreten, deren Anzahl sich auf 310 beläuft. — Die Handels- und Gewerbekammer in Triest hat den Bericht über die Jahresthätigkeit des „Veritas“ in einer ihrer letzten Sitzungen zur Kenntniss genommen und hiebei mit Befriedigung hervorgehoben, dass das Institut dem Zwecke entspricht, welchen die Kammer bei seiner Gründung (1856) im Auge hatte.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 25. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Geheimen Rathes Koloman von Széll die constituirende Generalversammlung der Actionäre der staatlich subventionirten Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 ex 1894) statt, bei welcher die Regierung durch Ministerialrath Julius Csörgeö vertreten war. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau wurde der Statutenentwurf unverändert acceptirt und der Nachweis über die geleistete Einzahlung des Actiencapitals im Betrage von 5 Millionen Gulden erbracht. Der Präsident constatirte hierauf, dass die Constituirung der Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft erfolgt ist und die Protokollirung der Firma demnächst erfolgen wird. Die Generalversammlung acceptirte sodann den mit dem Handelsminister abgeschlossenen Subventionsvertrag, sowie die Verkehrstheilungsverträge mit den kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Der Vertreter der Regierung hob noch hervor, dass den Intentionen derselben zufolge die Gesellschaft bestrebt sein möge, im Orient Bahn zu brechen und für Ungarn jenen Verkehr zu sichern, welcher nach der Regulirung des Eisernen Thores sich darbieten wird; dabei ist auch die Verbindung nach dem Westen aufrecht zu erhalten. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung der Berichte erfolgt die Wahl der Functionäre. In die Direction wurden gewählt: Carl Barcza, Max Beck, Graf Adorján Csáky, Josef Deutsch (Hatvan), Andreas György, Sigmund Kornfeld, Max Neumann, Emerich Pekár, Alexander Ribáry, Alexander Strasser, Graf Paul Széchenyi, Edmund Szittányi, Elemér Horváth; in den Aufsichtsrath: Leo Ritter von Ahsbahs, Anton Deutsch, Béla Földes, Dr. Wilhelm Lers, Stefan Matuska und Armin Werkner. Nach der Generalversammlung constituirte sich die Direction; zum Präsidenten wurde Graf Paul Széchenyi, zum Vicepräsidenten Sigmund Kornfeld gewählt. Vom Handelsminister wurde Ministerialrath Hugo Kilényi in die Direction delegirt.

Verschiedene Mittheilungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einhebung einer Ausfertigungsgebühr bei Gewährung von Fahrbegünstigungen.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat die Einhebung einer Ausfertigungsgebühr bei Gewährung von Fahrbegünstigungen ab 1. Jänner 1895 beschlossen. Nachdem diese Gebühr einen Ersatz für die durch die Ausfertigung verursachten Manipulationskosten bilden soll, wird dieselbe für sämmtliche Fahrbegünstigungs-Legitimationen aller Classen, ohne Unterschied, ob es sich um Frei- oder ermässigte Karten, um Jahreskarten, temporäre oder Karten für einzelne Fahrten handelt, mit einem einzigen Satze, und zwar mit 50 kr. bestimmt. Von der Entrichtung dieser Gebühr sind ausgenommen:

1. die den eigenen Bediensteten, Arbeitern und Taglöhnern und den anspruchsberechtigten Angehörigen derselben gewährten Fahrbegünstigungen;
2. die den Bediensteten fremder Bahnverwaltungen und deren anspruchsberechtigten Angehörigen gemäss Uebereinkommen gewährten Fahrbegünstigungen;
3. die den Beamten und Dienern des k. k. Handelsministeriums, der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und des Eisenbahn-Departements des k. k. Finanzministeriums für sich und ihre Angehörigen zustehenden besonderen, sowie die allgemein den activen k. k., bezw. k. u. k. Staats- und Hofbediensteten und im Falle der Uebersiedlung anlässlich Versetzung auch den Angehörigen ihres Haushaltes gewährten Fahrbegünstigungen;
4. die den Bediensteten der k. k. Post- und Polizeiämter und der in- und ausländischen Zollamtsexposituren in den Grenzstationen des Auslandes für sich und ihre Frauen und Kinder, dann denselben Bediensteten auch in anderen von Fall zu Fall bezeichneten und vom Präsidenten genehmigten Stationen gewährten besonderen Fahrbegünstigungen;
5. die den Militärpersonen des Ruhestandes eingeräumten Fahrbegünstigungen;
6. die an Functionäre der k. k. Behörden nach Massgabe bestehender Verpflichtungen auszufolgenden Freikarten und Freifahrtsscheine;
7. die gänzlich mittellosen Personen nach Massgabe specieller Genehmigung zugestandenen Freifahrtsscheine;
8. die den Professionisten und Arbeitern zur Vornahme der ihnen auf der eigenen Bahnstrecke zugewiesenen Arbeiten nach Massgabe der diesfalls getroffenen Vereinbarungen gewährten Freifahrtsscheine;
9. die den Beamten und Dienern der k. k. Telegraphen-Inspectorate, welche mit einer Anweisung ihrer vorgesetzten Stelle versehen sind, gewährten Freifahrtsscheine;
10. die den vom Auslande in ihre Heimat zurückkehrenden mittellosen Unterthanen der österr.-ungar. Monarchie auf Grund der jeweiligen Vereinbarungen und gegen Einziehung der Empfehlungen der zur Ausstellung letzterer berufenen k. k. Gesandtschaften, Consulate und eventuell Hilfscomités gewährten Freifahrtsscheine;
11. die den in ihre Heimat zurückkehrenden fremdländischen Unterthanen auf Grund der jeweiligen Vereinbarungen gewährten Fahrbegünstigungen.

Alle anderen Fahrbegünstigungs-Legitimationen unterliegen der Ausfertigungsgebühr. [H.-M.-Z. 71.637 ex 1894.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifhefte III ist auf Seite 73 der Schnittfrachtsatz bei Ausnahmetarif Nr. 9 (Glaswaaren) in der Rubrik a) bei der Station Venetziani-Gradsko der Orientalischen Eisenbahnen von Franken 9·19 auf Franken **5**·19 zu berichtigen.

Wien, am 31. Jänner 1895. [71]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Tarif-Theil I für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Der vom 1. Jänner 1893 giltige Tarif-Theil I für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen nebst Nachtrag I für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände ist vom 1. Jänner 1895 angefangen auch für den Niederländisch-Bayerischen Verband in Wirksamkeit getreten.

Wien, am 31. Jänner 1895. [72]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX.

Mit 15. Februar 1895 tritt zum Breslau-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1891 der Nachtrag IX in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt; Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 30. Jänner 1895. [73]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Personenverkehr.) Im Binnenverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner im Verkehre zwischen sächsischen Stationen und solchen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt trat am 1. Februar wegen Ueberlassung ganzer Abtheilungen in Personenwagen zu ermässigten Preisen an Reisende eine von den Landesaufsichtsbehörden genehmigte besondere Bestimmung zu § 13 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft, worüber die Verkehrscontrole I der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen, Dresden, Strehlenerstrasse 66, nähere Auskunft ertheilt.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. April 1894.) Mit sofortiger Giltigkeit ermässigen sich die im Deutsch-Französischen Holzausnahmetarif über Elsass-Lothringen für Blaichach, Füssen, Oberdorf b. Biessenhofen und Sonthofen vorgesehenen Frachtsätze um je 0·75 Frcs. pro Tonne. Die bei den bezeichneten Stationen auf Seite 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42 und 43 des Tarifes angebrachten Sternchen (*) sind zu streichen.

Hannover-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifirung von Cacaobutter.) Vom 1. Februar ab wird Cacaobutter im Verkehre mit Bregenz und Lindau zu den Sätzen für Cacao befördert.

Breslau-Sächsischer Gütertarif. (Einführung des Nachtrages IX.) Am 1. Februar trat zum Breslau-Sächsischen Gütertarife der Nachtrag IX in Kraft, welcher directe Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die Station Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle, Oberreichenbach i. V. und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen, Frachtsätze für Holz des Specialtarifes III und des Ausnahmetarifes 1 für Holz mit Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, Erweiterung des Ausnahmetarifes 6a und 12 für Eisenerze zum Hochofenbetriebe, bezw. für Giesserei-Roheisen, Aenderungen der Entfernungen, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Stationsbezeichnungen enthält. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung neuer Tarifnachträge.) Die Nachträge XII zu Theil II, Heft 1, und XVI zu Theil II, Heft 2, des Verbandstarifes traten am 1. Februar in Kraft. Sie enthalten neben verschiedenen schon früher veröffentlichten und eingeführten Frachtsätzen, bezw. Tarifänderungen im Wesentlichen noch Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen. Die in die Nachträge aufgenommenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lindau Rangirbahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gelten erst vom 1. März an. Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knudgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die uachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne uicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachuug augefangeu.

Bei Liquidirnng jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständuisse eingereicht wird, werdeu zur Deckung der Publications- uud Liquidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnuug in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf eiu uud dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugestänuniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: vou	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungeu	uud gilt iu der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
294	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8·58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jezupol	Bóbrka	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt seln und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde zur Beförderung gelangen. — Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	13	9	4	Im Kartirungswege		
					Staresiolo				15	10	5			
					Sichow				16	12	4			
				Halicz	Bóbrka				12	9	3			
					Staresiolo				13	10	3			
					Sichów				15	12	3			
				Buczacz	Jezierzany				4	2·5	1·5			
					Mouasterzyska				6	4·5	1·5			
					Pyszkowce				4	2·5	1·5			
					Dżnryu				6	4·5	1·5			
				Czortków	Dżuryn				5	3·5	1·5			
					Pyszkowce				7	5·5	1·5			
				Husiatyn	Kopyczyńce				6	2·8	3·2			
				Skawce	Krakau				11	6·5	4·5			
				Chmielów	Mielec				7	3·5	3·5			
					Chorzelów				6	3·5	2·5			
					Jaślauy				5	3·5	1·5			
					Barauów				4	3	1			
					Taruobrzeg				4	3	1			
					Rozwadów				7	4	3			
					Dębica				11	6·5	4·5			
					Ropczyce				12	8	4			
					Sędziszów				13	9	4			
					Trzciana				14	10	4			
					Rzeszów				16	11·5	4·5			
					Nadbrzezie				5	4	1			
					Zbydniów				6	4	2			
				Nowe miasto	Surochów				11	7	4			
					Bobrowka				12	8	4			
					Nowa grobla				13	9	4			
					Lubaczow				15	13	2			
				Niżankowice	Surochów				10	6	4			
					Bobrowka				11	7	4			
					Nowa grobla				12	8	4			
					Łubaczow				14	13	1			
				Dobromil	Surochów				12	7·5	4·5			
					Bobrowka				13	8	5			
					Nowa grobla				14	9·5	4·5			
					Oleszyce				14	11	3			
					Łubaczów				15	13	2			
				Oświęcim	Krakau				11	7	4			
				Gromnik	Słotwiua				10	6·5	3·5			
				Tuchow	Słotwiua				8	5·5	2·5			
				Chryplin	Tłumacz				5	4	1			
				Niżniow	Tłumacz				5	4	1			
				Maximowka	Podwołoczyska				6	5	1			
				Dobromil	Bełz				22	19	3			
				Chyrów	Bełz				23	20	3			
				Starzawa	Bełz				24	21	3			
				Dobromil	Krystynopol				24	21	3			
				Chyrów	Krystynopol				25	22	3			
				Starzawa	Krystynopol				26	23	3			
				Dobromil	Sokal				25	22	3			
				Chyrów	Sokal				26	23	3			
				Starzawa	Sokal				27	24	3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
295	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III des Tarif-Theiles II, Heft 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	oder nach Raycza, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	oder von einer der im Tarif-Theil II, Heft 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892, in der Schnitt-Tafel II b enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 15. Februar 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel II a

km	Vom Schnittpunkte bis	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig: Specialtarif III
54	Raycza . . .	27
	Coursdifferenz	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen	Wien (St.E.G.)	Kanitz-Eibenschitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 85·4	59·8	25·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Sendungen thatsächlich zur Einrichtung der neuen Bleich- und Appretur-Anstalt in Kanitz bestimmt sind. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen	Die Sendungen müssen zur Einrichtung der neuen Bleich- und Appretur-Anstalt in Kanitz bestimmt sein
				Pardubic (St.E.G.)					115·9	81·1	34·8			
			Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen) der Position E—7 der Güter-Classification des Tarifes „Theil I" vom 1. Jänner 1893	Wien (St.E.G.)					53·4	37·4	16			
				Pardubic (St.E.G.					71·2	49·8	21·4			
297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Tischnowitz	Poysdorf	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer a) 44·4 b) 50·6	38·5	a) 5·9 b) 12·1	Im Kartirungswege		
				Drasov					a) 42·4 b) 48·6	37·5	a) 4·9 b) 11·1			
				Gurein					a) 40·0 b) 46·2	36·5	a) 3·5 b) 9·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
298	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter laut Tarif, Theil I, Seite 122, sub a, 2	Teplitz (oder umgekehrt)	Altkladno Elbogen Stadtbahnhof Gablonz a. N. Neudek	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 196 198 360 224·8		Im Kartirungswege		
299	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Localbahnen	Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Schwadowitz-Eipel Praskačka-Urbanic Wrdy-Bučic Reichenau a. Kn. Sollnitz	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 22·6 14·9 Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 11·1 8·0 23·2 9·9 16·4	kr. 11·5 6·9	Im Kartirungswege		
300	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classen B und C und des Specialtarifes 3	Swarow Kolin Altpaka Semil Wostroměř	Neuhidschow	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 16·8 8·6 9·0 12·6 4·8	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neuhidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
301	Oesterr. Nordwestbahn		Mauer- und Dachziegel	Polna-Stecken Iglau	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 34·3 33·4	kr. 24 23	kr. 10·3 10·4	Im Kartirungswege		
302	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Erze	Erzberg	Neuberg (Hochöfen)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	31·8 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 7. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 30. Jänner 1895, betreffend die Uebertragung der Concessionen für die Localbahnen von Hullein nach Kremsier, von Kremsier nach Zborowitz und von Hullein nach Bistritz an die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachdem die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Ausführung der Bestimmungen im § 9 des mit dem Gesetze vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, genehmigten Uebereinkommens vom 10. Jänner und 17. Juli 1885 die durch die bestandene k. k. priv. Kremsierer Eisenbahn erbauten und in Betrieb gesetzten Localbahnen von Hullein nach Kremsier, von Kremsier nach Zborowitz und von Hullein nach Bistritz von der genannten Bahngesellschaft erworben hat, so sind in Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 20. Jänner 1895 die der bestandenen k. k. priv. Kremsierer Eisenbahn bezüglich der bezeichneten Bahnstrecken erwachsenen concessionsmässigen Rechte und Pflichten an die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertragen und aus diesem Anlasse den geänderten Verhältnissen entsprechend neu festgestellt worden, wie folgt:

I.

Die Localbahnen von Hullein nach Kremsier und von Hullein nach Bistritz einschliesslich der Station Kremsier sind auf Grund der Bestimmungen im § 10 des vorbezogenen Uebereinkommens vom 10. Jänner und vom 17. Juli 1885 in die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach § 2 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, hergestellte Eisenbahn von Bielitz nach Kojetein (Mähr.-schlesische Städtebahn) als integrirende Bestandttheile des öffentlichen Eisenbahnunternehmens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn derart einbezogen worden, dass auf die beiden Bahnlinien von Hullein nach Kremsier und von Hullein nach Biestritz, vom Tage der Betriebseröffnung der ganzen Linie Bielitz—Kojetein an gerechnet, die für diese letztere Bahn geltenden Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, mit Ausnahme jener im § 4 dieser Urkunde, Anwendung zu finden haben.

Dagegen treten mit dem gleichen Zeitpunkte, mit Ausnahme der auch fernerhin in Wirksamkeit bleibenden, die Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen betreffenden Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 93, § 2, und vom 26. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 31, § 2, sämmtliche übrigen Bestimmungen dieser letzteren beiden Allerhöchsten Concessionsurkunden bezüglich der vorgenannten beiden Bahnlinien vollständig ausser Kraft.

II.

1. Von den für die Localbahnstrecke Kremsier-Zborowitz der bestandenen k. k. priv. Kremsierer Eisenbahn erlassenen Concessionsbestimmungen, bezw. Concessionsbedingungen haben fernerhin lediglich

a) die Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 106, für die Localbahn Kremsier-Zborowitz, mit Ausnahme der Bestimmung im § 6; dann

b) die zufolge des § 8 der vorbezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde auch auf die Localbahn Kremsier-Zborowitz analoge Anwendung findenden Bestimmungen des § 16 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 93, für die Localbahn Kremsier-Hullein, endlich

c) die für die Localbahnstrecke Kremsier-Zborowitz vom k. k. Handelsministerium aufgestellten Concessionsbedingnisse vom 24. August 1881, Abschnitt I, Punkt 1 bis inclusive 7, Anwendung zu finden.

Dagegen treten die Bestimmungen des § 6 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 106, dann die Bestimmungen des Punktes 8 und 9 im I. Abschnitte und der Punkte 1 bis 4 im II. Abschnitte der obcitirten Concessionsbedingnisse vom 24. August 1881, bezw. die zufolge eben dieser Concessionsbedingnisse, Abschnitt II, Z. 1, auch auf die Localbahn Kremsier-Zborowitz ausgedehnten Anordnungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 93, ausser Kraft.

Die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 14. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 12, für die Localbahn Bistritz—Wall.-Meseritsch, deren Bestimmungen in den §§ 8 und 9 auch auf die Localbahn Kremsier-Zborowitz Anwendung finden sollten, ist bereits auf Grund der Allerhöchsten Ermächtigung vom 1. Jänner 1886 mit Kundmachung des Handelsministeriums vom 4. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 8, ausser Kraft gesetzt worden.

2. Unter Aufhebung der Bestimmungen im § 6 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 106, wird der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht eingeräumt, zur Bedeckung des der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Folge des Ankaufes der Eisenbahn Kremsier-Zborowitz erwachsenen Capitalsaufwandes, sowie zur Bestreitung der Kosten für die in Folge etwa erforderlich werdende Ausführung von Erweiterungsbauten oder Vermehrung der Betriebseinrichtungen Prioritätsobligationen in dem von der k. k. Staatsverwaltung zu genehmigenden Gesammtbetrage auszugeben.

Bezüglich der hienach erfolgenden Ausgabe von Prioritätsobligationen, sowie auch in Ansehung der Voraussetzungen für die Zurechnung der letzterwähnten Kosten zum Anlagecapitale der genannten Bahnlinie haben die Bestimmungen der drei letzten Absätze im § 6 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 19. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 47, für die daselbst bezeichneten Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sinngemässe Anwendung zu finden.

3. An Stelle der im vorstehenden Punkte 1 bezeichneten und in Gemässheit desselben ausser Kraft gesetzten Bestimmungen der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 93, dann an Stelle der in demselben Punkte bezeichneten, ausser Kraft gesetzten Bestimmungen der Concessionsbedingnisse vom 24. August 1881 haben bezüglich der Militärtransporte, dann bezüglich des Rechtes zur eventuellen Benützung der genannten Linie durch die Staatsverwaltung und in Ansehung des Rechtes der k. k. Staatsverwaltung zur Ueberwachung und Controle die Bestimmungen der §§ 7, 10 und 13 der vorbezogenen Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 19. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 47, dann in Bezug auf die Fahrbetriebsmittel, die Berücksichtigung inländischer Werke, sowie auf den Betrieb, namentlich die Festsetzung der Tarife, sowie hinsichtlich der Leistungen, welche der Bahnunternehmung für öffentliche Zwecke obliegen, die Bestimmungen im I. Abschnitte des Punktes 9 und 10, und im II. Abschnitte der Concessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya Anwendung zu finden.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende, von der projectirten Localbahn Obernitz-Welwarn-Brandeis a. d. Elbe abzweigende normalspurige Localbahnen, und zwar:
a) von Klein-Wunitz nach Eisendörfel,
b) von Budin nach Theresienstadt mit einem Flügel zur Zuckerfabrik Hrobec und
c) von Koschtic nach Laun mit einem Flügel zur Zuckerfabrik Peruc.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Josef Muzika, Bauunternehmer in Trient, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende, von der den Gegenstand der h. o. Erlässe vom 20. Juli 1892 und vom 26. Jänner 1893, ZZ. 5923 und 3968, bildenden projectirten Localbahn Obernitz-Welwarn-Brandeis a. d. Elbe abzweigende normalspurige Localbahnen, und zwar:

a) von Klein-Wunitz über Trebnitz, Prosmik, Theresienstadt nach Eisendörfel,

b) von Budin über Doxan, Bauschowitz nach Theresienstadt mit einem Flügel zur Zuckerfabrik Hrobec und

c) von Koschtic über Patek nach Laun mit einem Flügel zur Zuckerfabrik Peruc

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 27. Jänner 1895. Z. 80.

Ergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1893.

Die Betriebslänge der bestehenden 16 Normalbahnen bezifferte sich Ende 1893 mit 2999 km, dieselbe erfuhr somit einen Zuwachs von 23 km, welcher durch die im bezeichneten Jahre erfolgte Betriebseröffnung der Thunerseebahn bedingt ist. Auf den erwähnten Bahnen gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse weitaus günstiger als im Vorjahre. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug im Ganzen 34·9 Millionen Personen, pro Kilometer Betriebslänge 11.668 Personen, was einer Vermehrung von 1·8 Millionen Personen insgesammt, resp. von 526 Personen oder 4·72 pCt. pro Kilometer Betriebslänge entspricht. Einen namhaften Aufschwung nahm der Güterverkehr. Die absolute Transportmenge (incl. Gepäck) weist 10 Millionen Tonnen auf, demnach um 0·7 Millionen Tonnen mehr als im Vorjahre; die relative 3141 t, somit ein Plus von 216 t oder 6·85 pCt. gegen 1892. Die Transporteinnahmen waren dementsprechend auch bedeutend höher als im Vorjahre. Dieselben betrugen insgesammt 90·9 Millionen Francs, pro Kilometer Betriebslänge 30.310 Francs, demnach um 3·2 Millionen Francs oder 4·80 pCt., resp. um 1167 Francs oder 4 pCt. pro Kilometer Betriebslänge mehr als 1892. An diesen Einnahmen participiren die Einnahmen aus

dem Personenverkehre mit 36·5 Millionen Francs und die Einnahmen aus dem Güterverkehre (incl. Gepäck und Vieh) mit 54·4 Millionen Francs. Erstere haben um 1·2 Millionen Francs oder 3·85 pCt., letztere um 3 Millionen Francs oder 5·80 pCt. gegen das Vorjahr zugenommen.

Von den Normalbahnen hatten 14 mit einer Betriebslänge von 2967 km (98·97 pCt. der Gesammtlänge) eine kilometrische Mehreinnahme, und zwar:

1. Sihlthalbahn 35·60 pCt.,
2. Schweizerische Südostbahn 10·96 pCt.,
3. Uetlibergbahn 10·83 pCt.,
4. Kriens-Luzern 6·59 pCt.,
5. Schweizerische Seethalbahn 6·10 pCt.,
6. Tössthalbahn 6·05 pCt.,
7. Schweizerische Nordostbahn 6·03 pCt.,
8. Schweizerische Centralbahn 5·49 pCt.,
9. Vereinigte Schweizerbahnen 4·33 pCt.,
10. Emmenthalbahn 3·67 pCt.,
11. Jura-Neuchâtelois 3·58 pCt.,
12. Jura-Simplon 3·35 pCt.,
13. Gotthardbahn 2·96 pCt.,
14. Langenthal-Huttwil 0·11 pCt.;

eine kilometrische Mindereinnahme hatte nur die Bödelibahn (31·19 pCt.) mit einer Betriebslänge von 9 km (0·30 pCt. der Gesammtlänge). Die Thunerseebahn erscheint hier nicht berücksichtigt, nachdem dieselbe erst im Jahre 1893 dem Verkehre übergeben wurde.

Weniger günstig war das Ergebniss der bestehenden 48 Schmalspur-, Zahnrad-, Seilbahnen und Tramways, die eine Totallänge von 548 km haben. Zwar weisen auch diese im Vergleiche zu dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 0·6 Millionen Francs aus, allein die Zahl der Bahnen mit einer kilometrischen Mindereinnahme beträgt beinahe ein Drittel der Gesammtzahl derselben und ist demnach im Verhältnisse gegen jene der Normalbahnen eine überwiegend grössere. Von den erwähnten Bahnen hatten eine kilometrische Mehreinnahme 13 Schmalspur-, 3 Zahnrad-, 5 Seilbahnen und 3 Tramways mit einer Gesammtlänge von 346 km (63·14 pCt. der Totallänge); eine kilometrische Mindereinnahme 5 Schmalspur-, 3 Zahnrad-, 8 Seilbahnen und 1 Tramway mit einer Gesammtlänge von 135 km (24·64 pCt. der Totallänge). 7 Bahnen sind ausser Betracht geblieben, da theils deren Betriebseröffnung erst im Jahre 1893 erfolgte, theils nähere Mittheilungen Seitens der Bahnverwaltungen mangeln.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Jänner unterstellten Strecken.

Am Schlusse des verflossenen Jahres gehörten dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 71 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 40 Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen,
b) 21 Oesterr.-ungar. Eisenbahn-Verwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay - Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn).
f) 1 Rumänische Verwaltung (kgl. Rumän. Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland gelegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 403·13 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 78.995·75 km.

Hievon kommen auf:

1. a) die Preuss. Staatseisenbahn - Verwaltungen	26.428·03 km	
b) die Bayer. (einschl. Pfälzische) Eisenbahn-Verwaltungen	5.787·02 „	
c) die Sächsische Staatseisenbahn - Verwaltung	2.822·05 „	
d) die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.717·50 „	
e) die Badische Staatseisenbahn - Verwaltung	1.459·05 „	
f) die Reichseisenbahn-Verwaltung in Elsass-Lothringen	1.655·05 „	
g) die Verwaltungen der übrigen Deutschen Staats- und Privateisenbahnen	4.094·66 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		43.963·36 km
2. Oesterr.-ungar. Verwaltungen (k. k. Oesterr. Staatsbahnen 8339·38 km, kgl. Ungar. Staatsbahnen 10.644·93 km)		28.318·01 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		105·05 „
4. Niederländische Verwaltungen		2.755,67 „
5. Luxemburgische „		166·17 „
6. Belgische „		702·88 „
7. Rumänische „		2.492·29 „
8. Russisch-Polnische Verwaltungen		492·32 „
Gesammtbetriebslänge		78.995·75 km

Da der Verein mit einer Länge von 77.659·56 km Eisenbahnen in das Jahr 1894 eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1336·19 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen mit	582·09 km oder	43·56 pCt.
„ Oesterr.-ungar. Verwaltungen mit	750·17 „ „	56·14 „
„ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3·93 „ „	0·30 „

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Zöptau-Römerstadt. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. Jänner die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Co. in Wien als Vertreterin der Vorconcessionäre Friedrich Ritter v. Tersch, Bürgermeister in Mähr.-Schönberg, und Wilhelm Ludwig, Bürgermeister in Römerstadt, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zöptau der k. k. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau nach Römerstadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Kriegsdorf—Römerstadt im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 412.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauholzschuppen in Prerau.) Zum Zwecke der Wiedererrichtung des im Jahre 1894 abgebrannten Schuppens für Bauholz in der Station Prerau wurde die Baubewilligung ertheilt. [12. Jänner, Z. 1796.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Eisenconstruction der Schwarzawa-Brücke.) Die anlässlich der Erweiterung der Station Brünn neu einzulegende Eisenconstruction für die Brücke über den Schwarzawa-Fluss in km 142·45 wurde genehmigt. [20. Jänner, Z. 62.980 ex 1894.]

— (Errichtung eines Nebengebäudes.) Zum Zwecke der Unterbringung von Vieh und Futtervorräthen hat der auf dem Wächterposten Nr. 701/2 (neu 26) stationirte Bahnwächter die Bewilligung zur Errichtung eines Nebengebäudes erhalten. [16. Jänner, Z. 2677.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Einstellung heizbarer Güterwagen in den Fahrpark der Eisenbahnen. (Beschlüsse der Directoren-Conferenz.) Das k. k. Handelsministerium hat den in der am 27. September 1894 in Fiume stattgefundenen gemeinschaftlichen Eisenbahn-Directoren-Conferenz über Anregung des k. k. Handelsministeriums in Berathung gezogenen und von der Directoren-Conferenz zum Beschlusse erhobenen „Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österr.-ungar. Eisenbahnverkehre“, welche Bedingungen von allen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegowinischen Eisenbahn-Verwaltungen mit Ausnahme der Südbahn-Gesellschaft angenommen wurden, die Genehmigung ertheilt. Seitens des ungarischen Handelsministeriums ist gleichfalls die Genehmigung dieser Normativbestimmungen zu gewärtigen. Nach diesen Normativbestimmungen muss die Heizvorrichtung vollkommen feuersicher am Wagen angebracht und so beschaffen sein, dass die Bedienung derselben lediglich „von aussen“, ohne die Wagen öffnen zu müssen, erfolgen kann und die einmalige Beschickung der Heizapparate mit Brennstoff innerhalb sechs Stunden keiner Erneuerung bedarf. Für die Anheizung der von aussen kenntlich gemachten Wagen in der Ladestation, sowie für die Abstellung der Heizung in der Bestimmungsstation hat der Wageneigenthümer oder Aufgeber, bezw. der Empfänger selbst zu sorgen. Erfordert die Heizanlage eine Wartung auf Unterwegsstationen, so übernehmen über Wunsch der Wageneigenthümer auch die Eisenbahn-Verwaltungen die Nachheizung und Erhaltung der Feuerung, ohne jedoch für die Einhaltung einer bestimmten Temperatur im Wagen Gewähr zu leisten. Hiefür können jedoch die Bahnverwaltungen eine gewisse Gebühr einheben. Die Beförderung geheizter Wagen im beladenen Zustande erfolgt gegen Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht des verladenen Transportartikels, mindestens aber für 10.000 kg pro Wagen zum Frachtsatze der für das verladene Gut bei Aufgabe von 10.000 kg bestehenden Tarifclasse. Werden in den Wagen Güter verschiedener Classen geladen, so erfolgt die Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg zum Frachtsatze des in der Sendung enthaltenen höchst tarifirenden Artikels. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Für den Uebergang, die Beförderung und Wagenmietheberechnung der Heizwagen gelten die Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens. Die Bahnverwaltungen werden den Parteien für die Verwendung der Heizwagen keinerlei Miethentschädigung leisten. Den getroffenen Normativbestimmungen zufolge kann die Beistellung heizbarer Güterwagen durch die Eisenbahn-Verwaltungen selbst von Parteien nicht gefordert werden und soll dem Ermessen jeder einzelnen Bahnverwaltung überlassen bleiben. [Z. 69.053 ex 1894.]

Localbahn Monfalcone-Cervignano. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 11. Juni 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Monfalcone-Cervignano wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Abzweigwechsel des Localbahngeleises in der Anfangstation Monfalcone in km 0·040 bis zum Geleiseabschluss in der Endstation Cervignano 16·555 km und die Betriebslänge von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebäude der Anfangs- und Endstation 16·393 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Monfalcone . . .	Station	0·000	23·313
Ronchi Friauler B. .	„	3·664	9·563
Pieris Turriaco . .	„	7·591	9·513
Villa Vicentina . .	„	12·148	8·573
Scodovacca . . .	Haltestelle	14·686	6·056
Cervignano	Station	16·393	5·913

[G.-I.-Z. 686.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen:

4. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Sadowa-Dohalic—Smiřic mit Zug Nr. 101 wieder eröffnet.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

4. Februar. Wegen heftigen Schneesturmes musste Früh in der Strecke St. Peter—Triest der Gesammtverkehr eingestellt werden. Nachmittags wurde derselbe wieder aufgenommen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

5. Februar. Zugsverkehr auf der Strecke Hadikfalva—Radautz wegen heftigen Schneesturmes eingestellt.

5. Februar. In Folge Schneeverwehung Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Szilágyságer Localbahnen. (Nachtrag zur Concessionsurkunde.) In Ergänzung und zur Vervollständigung unseres Berichtes vom 24. Jänner, die nachträgliche Erhöhung des Actiencapitals der Szilágyságer Localbahnen, das ist der Linien Nagy-Károly—Zilah und Sármasság—Szilagy-Somlyó betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 vom 24. Jänner), ist zu erwähnen, dass die Summe von 250.000 fl. zur Deckung jener Mehrausgaben bestimmt ist, welche der Gesellschaft durch unvermeidliche Investitionen erwuchs, die in den Jahren 1887 und 1888 theils zur Herstellung von Inundationsschäden durch Hochwässer, theils im Interesse der Durchführung der Kriegsfahrordnung vorgenommen werden mussten.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 7. Jänner, Z. 91.348/III ex 1894, die seinerzeit dem Reichstagsabgeordneten Dr. Aurel Münnich mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 89.193, ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom Wächterhause bei Profil 450 der Strecke Kassa (Kaschau)—Ruttka der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Merény in der Station Betlér mit der Linie Bánréve—Dobsina der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10 ex 1894, Vorconcession Post 1) auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Ó-Becse—Ujvidek und deren Flügelbahn Zsablya—Titel. (Realisirungsbestrebungen.) In einer jüngst unter Vorsitz des Grossgrundbesitzers Grafen Hermann Leiningen abgehaltenen Conferenz der Interessenten des Bács-Bodrogher Comitats wurde der Beschluss gefasst, den

Ausbau der projectirten Localbahn Ó-Becse—Zsablya—Ujvidek (Neusatz) und deren Flügelbahn Zsablya—Titel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession 1 a, b) durch ausgiebige Beiträge zu den Kosten zu fördern. Die projectirte Linie wird in Fortsetzung der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Szabadka—Zenta und Szeged—Horgos—Zenta—Ó-Becse diese über Zsablya in der Station Ujvidek mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin) und von der zukünftigen Station Zsablya aus längs der Theiss nächst Titel mit dem am Zusammenflusse der Theiss und der Donau gelegenen zukünftigen Donau-Theiss-Umschlagsplatz verbinden. Nach Ausbau der mit Ueberbrückung der Theiss oberhalb Titel projectirten Linie Ujvidek—Titel—Pancsova—Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1889, Vorconcession Post 1) wird der Gesammtlinie Kubin—Pancsova—Titel—Zsablya—Ó-Becse—Szabadka ein namhafter Theil des Orient-Transitverkehrs zufallen.

Eisenbahn Marmaros - Sziget — Körösmezö — Landesgrenze. (Eröffnung von Theilstrecken.) Von der im Anschlusse an die Linie Woronienka—Stanislau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf ungarischem Gebiete erbauten Hauptlinie Marmaros-Sziget—Körösmezö—Landesgrenze wurde die Theilstrecke Marmaros-Sziget—Rahó mit den Stationen Nagy-Bocskó, Visóvölgy, Berlebás und Rahó, mit der Verladestation Fejérpatak und mit den Haltestellen Bocsko, Lonka und Erdészvölgy dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Theilstrecke Rahó—Körösmezö hingegen, mit den Stationen Borkut und Körösmezö, der Haltestelle Tiszaköz und den Ausweichen Bilin und Kevele, wurde mit dem vorläufig auf gewisse Tage der Woche beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Auf der Theilstrecke M.-Sziget—Rahó sind die Stationen und die Verladestation Fejérpatak für den gesammten, die Haltestellen jedoch blos für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet. Auf der Station Körösmezö der Rahó—Körösmezöer Theilstrecke ist eine ordentliche Personen- und Gepäckscasse systemisirt, während die in Tiszaköz, Bilin, Borkut und Kepele den Zug besteigenden Passagiere bis auf Weiteres bei dem betreffenden Conducteur Fahrkarten lösen können. Diese Linie ist der Debrecziner Betriebsleitung unterstellt. Die nun als Péagelinie benützte Theilstrecke Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó der Marmaroser Salzbahnen wurde den Ansprüchen erstclassigen Verkehrs entsprechend umgebaut.

Ungarisches Communications- und Verkehrswesen im Jahre 1894. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 und Nr. 15.) (Betriebseröffnung von im Laufe des Jahres 1894 fertiggestellten Localbahnlinien.) Im Laufe des Betriebsjahres 1894 wurden folgende Localbahnlinien dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

1. die Strecke Gross-Becskerek—Pancsova der Torontáler Eisenbahnen (72 km);
2. die Strecke Ungvár—Dubronics der Ungthalbahn (31 km);
3. die Linie Szepsi—Poczkay—Luciabánya der Localbahn Kaschau-Torna (15·36 km);
4. die Theilstrecke Dubronics—Nagy-Berezna der Ungthalbahn (12 km);
5. die Localbahn Kaposvár—Mocsolád (26·21 km);
6. die Localbahn Nagy-Szeben—Nagy-Disznód (7·35 km);
7. die Zsitvathalbahn Nagy-Surány—Aranyos-Marót (40·8 km);
8. die Localbahn Körös—Belovár (33·2 km);
9. die Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja (8·5 km),

das ist insgesammt 243·7 km.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Projectirte Einführung neuer Schnellzugslocomotiven.) Wie aus Budapest berichtet wird, befasst sich die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen derzeit mit Constructionsstudien für besonders leistungsfähige Schnellzugsmaschinen, das ist solcher, die gleich jenen der vor Kurzem für die Route Wien—Karlsbad neu construirten Schnellzugsmaschinen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verhältnissmässig schwer belastete Züge selbst auf stärkeren Steigungen mit Einhaltung eines besonders beschleunigten Fahrtempos zu befördern vermögen. Während aber die oben erwähnten Schnellzugslocomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf eine Maximal-Achsdruckbelastung von $14^1/_2$ t gebaut sind, welcher gegenüber die Nothwendigkeit einer Verstärkung des gegenwärtigen Oberbaues entfällt, beabsichtigt die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, über die bisher als Norm geltende Maximal-Achsdruckbelastung von 14, höchstens $14^1/_2$ t hinauszugehen und diese auf 15 bis 16 t zu erhöhen, in welchem Falle sich aber die Nothwendigkeit ergeben wird, den gegenwärtigen Oberbau entsprechend zu verstärken. Nachdem nun die Absicht besteht, mehrere derzeit zweitclassige Linien auf erstclassige zu erhöhen, werden diese diesfalls mit dem abzuhebenden gegenwärtigen Oberbau der Schnellzugs-Hauptlinien, letztere aber mit dem den neuen Schnellzugsmaschinen entsprechenden verstärkten Oberbau ausgerüstet und derart die Kosten beider Neuerungen wesentlich vermindert werden.

— (Einführung eines neuen ungarisch-italienischen Rundreiseverkehrs im Anschlusse an Dampferlinien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Benützung der Dampfer der mit der „Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, in geschäftlicher Verbindung stehenden Impresa Venezia von Budapest via Fiume-Ancona und Fiume-Venedig nach Italien Rundreisekarten I. und II. Classe mit 60tägiger Giltigkeit und Benützung der Schnellzüge zu sehr ermässigten Preisen ausgegeben werden, welche auf den italienischen Bahnen zwar für fixe Touren gelten, jedoch für so viele Touren zusammengestellt sind, dass auf Grund dieser Billets die mannigfaltigsten italienischen Rundreisen combinirt und die interessantesten Städte Italiens besucht werden können. Ausser diesen Rundreisebillets werden auch solche ungarische und italienische Anschlussbillets ausgefolgt, welche mit Rundreisebillets für Touren nördlich der Alpen combinirt werden können. Alle vorangeführten Billets werden an der Personencasse am Budapester Ostbahnhof und in dem Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Budapest (Hotel Hungaria), sowie in dem Reisebureau Th. Cook & Son (Budapest, József-tér 4) ausgegeben. Bezüglich der von Venedig nach Fiume verkehrenden Dampfer wird bemerkt, dass dieselben auch in Pirano anlaufen, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am Sct. Marcusplatze publicirt wird. Zwischen Fiume und Venedig verkehrt der Dampfer „Venezia" und zwischen Fiume und Ancona der Eildampfer „Villám".

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Personenzügen im Monate November 1894.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate November 1894 auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.008·72 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 546 Schnellzüge, 748 Personenzüge und 286 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1580. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,245.820 Zugkilometer, bezw. 329,582.345 Achskilometer, gegen 15,782.889 Zugkilometer und 311,443.128 Achskilometer im Vormonate, und gegen 15,912.917 Zugkilometer und 280,878.513 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 482 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge verursacht, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1098 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1710 im Vormonate und 1405 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 72 und auf 1 Million Achskilometer 4, mithin auf 1 Million Zugkilometer 16 — 18 pCt. weniger als im Monate November des Vorjahres und 36 — 33 pCt. weniger als im Vormonate, und auf 1 Million Achskilometer 1 — 20 pCt. weniger als im Monate November des Vorjahres und ebenso viele weniger als im Vormonate.

Italien. (Legislatives.) Die „Gazzetta Ufficiale" veröffentlichte folgendes Gesetz: Uebereinkommen der Staatsregierung mit den drei grossen Bahnverwaltungen in Betreff einer eintretenden Unzulänglichkeit der zur Bahnverwaltung ausgeworfenen Beträge. Hienach dürfen im gegebenen Bedarfsfalle von den Rücklagen des Fonds zur Erneuerung des rollenden und sonstigen Betriebsmaterials von jeder der drei Verwaltungen Beträge entnommen und auf die Cassen „per gli aumenti patrimoniali" übertragen werden, insgesammt jedoch nicht über 25,000.000 Lire. Die Verzinsung der entnommenen Summen erfolgt zu Lasten letzterer Cassen und zu Gunsten obiger Erneuerungsfonds nach dem vom Staate festzusetzenden Zinsfusse. Für das laufende Jahr des Betriebes wird die Höhe der Entnahme aus jenen Cassen auf 4,000.000 Lire begrenzt, wozu die drei Netze noch weitere 600.000 Lire aufzubringen haben; letztere Summe vertheilt sich nach dem Verhältnisse, nach welchem die Netze die bereits bestimmte Gesammtsumme von 6,600.000 Lire für Bauausführungen unter sich getheilt haben. Aus den flüssig gemachten Beträgen sind zu bestreiten: die etwaigen Belastungsreste der Betriebs- und Baufonds, die obenbezeichnete Verzinsung und diejenige, welche den Gesellschaften nach den Concessionsverträgen für

Darleihung ihres Betriebsmaterials zukommt, sowie ein Drittel der Wagenmiethen im Gemeinschaftsverkehr. Die vorbezeichneten 6,600.000 Lire bleiben besonders für die bestimmten Bauausführungen, für die Einwechslung von Stahlschienen, sonstige Verbesserungen des Oberbaues, für erste Nachhilfen und Vervollständigungen bei dem Bahnkörper, für Verstärkung eiserner Brücken, sowie deren Vertauschung gegen Mauerwerk, für Ausführung von Sicherheits- und Signalvorkehrungen auf freier Strecke wie auf den Bahnhöfen, ferner für Aufbesserungen im rollenden und festen Betriebsmateriale vorbehalten. Die richtige Handhabung des Gesetzes wird von der Regierung wie vom Rechnungshof überwacht, und im März 1895 wird die Regierung der Volksvertretung Vorschläge zur Neuordnung der den Reserve-, den Erneuerungsfonds und den Cassen „per gli aumenti patrimoniali" zu übertragenden Lasten unterbreiten.

— (Aetna-Ringbahn.) Die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Catania—Adernò hat mit günstigem Erfolge stattgefunden und wurde die ganze Linie als eröffnungsfähig befunden. Es fehlen aber noch sämmtliche Zufahrtstrassen bis auf eine einzige, was die Eröffnung verzögern dürfte.

— (Lüftungssystem Saccardo.) Seit einiger Zeit wird im Pracchia-Tunnel das künstliche Lüftungssystem Saccardo angewendet. Ein Ausschuss aus Vertretern des kgl. italienischen General-Inspectorates der Eisenbahnen, des Kriegsministeriums und der Betriebsgesellschaften hat auf Grund der durch mehrere Monate hindurch angestellten Versuche sich sehr günstig über den Werth des neuen Systems ausgesprochen. Die erste Anwendung fand einen Monat hindurch statt und wurde dann unterbrochen; das erzielte Ergebniss wurde von dem Ausschuss wie von dem Betriebspersonale der Bahn als recht günstig bezeichnet. Der berühmte englische Ingenieur Fox (welchen die Schweizer Regierung als einen der Fachleute für die Untersuchung des Simplon berufen hat) mass nach langer und eingehender Prüfung des Betriebes der Luftzubringer denselben eine hohe Bedeutung bei. Da der Genannte als Urheber der grossartigen Anwendung künstlicher Lüftung im Mersey-Tunnel unbedingt als tüchtiger Fachmann gelten muss, ist sein Urtheil als ein massgebendes zu betrachten. Während einiger Versuchstage fuhren dichtbesetzte Truppenzüge in kurzer Aufeinanderfolge durch den Tunnel; auch hiebei ist ein günstiges Ergebniss zu verzeichnen gewesen.

— (Einnahmen der Secundärbahnen in den ersten fünf Monaten des laufenden Betriebsjahres.) Während der ersten fünf Monate des Betriebsjahres 1894/95, d. i. vom 1. Juli bis 30. November 1894, waren die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen folgende:

Bezeichnung der Linien	Betriebsjahr 1894—95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Neapel-Nola-Baiano	160.058	161.960	— 1.902
Turin-Ciriè-Lanzo	263.744	259.651	+ 4.093
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	150.528	143.251	+ 7.277
Sardische Secundärbahnen	308.121	299.023	+ 9.098
Neapel-Pozzuoli-Cuma	173.814	135.650	+ 38.164
Biellesische Localbahnen	96.378	77.679	+ 18.699
Schifffahrts- und Eisenbahn-Gesellschaft von Lugano	40.788	35.690	+ 5.098
Suzzara-Ferrara	135.709	133.693	+ 2.016
Poggibonsi-Colle	21.055	25.666	— 4.611
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	322.188	315.123	+ 7.065
Eisenbahn Reggio-Emilia	111.331	100.652	+ 679
Basaluzzo-Frugarolo	4.318	5.561	— 1.243
Arezzo-Fossato	133.835	132.743	+ 1.092
Bergamo-Ponte della Selva	127.535	121.236	+ 6.299
Eisenbahn Nord-Mailand	1,213.113	1.201.403	+ 11.770
Novara-Seregno	217.151	203.643	+ 13.508
Königl. Sardische Eisenbahn-Gesellschaft	710.876	712.738	— 1.862
Arezzo-Stia	68.500	72.705	— 4.205
Bologna-Portomaggiore	125.200	129.524	— 4.324
Parma-Suzzara	64.800	66.695	— 1.895
Cividale-Portogruaro	110.900	114.923	— 4.023
Padua-Montebelluna	60.200	62.548	— 2.348
Torre-Arsiero	64.300	68.564	— 4.264
Conegliano-Vittorio	39.500	40.752	— 1.252
Treviso - Vicenza und Padua-Bassano	326.000	330.456	— 4.456
Vicenza-Schio	147.200	151.285	— 4.085

Schiffahrt.

Dampfboote der Seeverwaltung. Am 12. Jänner wurde die im Arsenale des Oesterr. Lloyd gebaute Dampfbarkasse für das Triester Hafen- und Seesanitäts-Capitanat in Dienst gestellt. Die Barkasse ist ganz aus Stahl nach dem Typ der sehr leistungsfähigen grösseren Lloyd-Barkassen gebaut und hat sich bei einer Probefahrt, bei welcher eine Geschwindigkeit von 10·5 Seemeilen erzielt wurde, sowohl in Bezug auf Maschinenkraft, als auch auf Manövrirfähigkeit vollkommen bewährt, so dass das Triester Hafencapitanat nunmehr über ein weiteres, besonders für Rettungszwecke vorzüglich entsprechendes Dampfboot verfügt. Einer der bisher diesem Capitanate zur Verfügung gestandenen Dampfer wurde dem Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Spalato zugewiesen. Für den mit 1. Jänner in eigene Regie der Seeverwaltung übergegangenen Baggerdienst wurden zwei Dampfer käuflich erworben, wodurch das schwimmende Material der Verwaltung eine Bereicherung erfährt, welche derselben Angesichts ihrer stets an Umfang zunehmenden Thätigkeit sehr wohl zu Statten kommen wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Memphi" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1051 Tonnen Gehalt ist am 7. December 1894 nach 44tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 1315 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 23.345 kg Häute (wovon 1320 kg für Volo, 18.473 kg für Venedig), 597.988 kg Jute (hievon 57.786 kg für Fiume), 101.651 kg Tamarinde (hievon 8697 kg für Fiume), 67.091 kg Ricinussamen, 10.455 kg Salpeter, 63.645 kg Leinwand, 4567 kg Schellack, 710 kg Unschlitt, 24.157 kg Mirabolamen; aus Gedda 40.535 kg Gummi, 450 kg Henna, 246 kg Wachs; aus Suez 2250 kg Gummi; aus Port-Said 378.053 kg Tabak. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,443.899 fl. ö. W.

„Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Ernennung des Schiedsgerichtes für das Betriebsjahr 1895.) Der ungarische Ministerrath hat zum Präsidenten des Schiedsgerichtes der kgl. Ungarischen Seeschiffahrt-Gesellschaft „Adria" den geheimen Rath Reichstags-Abgeordneten Baron Fedor Nikolics ernannt. Zu Mitgliedern wurden ernannt: von Seiten des Handelsministeriums Ministerialrath Dr. Julius Schnierer und Ministerialrath Albert Schober; von Seiten der Gesellschaft Moriz Jókai und Jacques Simon.

Fiumaner Seehafen-Verkehr im Betriebsjahre 1894. (Mehlexport nach Westeuropa und Brasilien.) Dem officiellen statistischen Ausweise über den Exportverkehr des Fiumaner Seehafens im Jahre 1894 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16, 39 und 48 ex 1894) zufolge betrug der, und zwar zum grössten Theile durch den Schiffspark der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" und durch von ihr gecharterte Schiffe bewältigte Mehlexport über Fiume nach Westeuropa und Brasilien im Jahre 1894, das heisst in der Periode vom 1. Jänner bis 31. December 1894, 718.392 q gegen 741.558·3 q in der gleichen Periode 1893. Ueber 70 pCt. dieses Quantums fallen auf Grossbritannien, da nach Liverpool, London, Glasgow, Leith und Hull 511.113 q zur Ausfuhr gelangten. Obiges Quantum vertheilt sich den einzelnen Bestimmungshäfen nach wie folgt: Nach Piräus 9·8 q, nach Porto Maurizio 100, nach Nizza 8729·5, nach Marseille 3769, nach Rouen 92.401·1, nach Nantes 450, nach Dünkirchen 100, nach Cette 50, nach London 147.415·7, nach Liverpool 177.999·7, nach Glasgow 139.123·7, nach Hull 14.272·5, nach Leith 32.302·2, nach Grimsby 806·4, nach Bristol 1612·9, nach Rotterdam 503, nach Amsterdam 600, nach Antwerpen 680·6, nach Hamburg 50, nach Pernambuco 43.273·4, nach Bahia 28.709, nach Rio de Janeiro 1947·1, nach anderen südamerikanischen Häfen 17.501·2, nach Tunis 50, nach Ostindien 24·5, zusammen 718.392 q. Im Monat December 1894 betrug der Mehlexport nach den obigen Destinationen 91.504 q, während im gleichen Monate des Jahres 1893 nur 69.861·3 q exportirt wurden.

Nord-Ostsee-Canal. Im Monate Juni soll der Nord-Ostsee-Canal, für welchen am 3. Juni 1887 der Grundstein gelegt wurde, fertiggestellt werden. Je näher der Vollendungstermin herankommt, desto reger wird das Interesse, welches der neuen Wasserstrasse entgegengebracht wird. Was die wirthschaftliche Bedeutung des Canals anbelangt, so kommt vor Allem die Reiseabkürzung und der Zeitgewinn in Betracht, die aus der Benützung des Canals dem Schiffahrtsverkehre der Nord- und Ostsee erwachsen. Der Zeitgewinn wird bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Dampfer von 9·6 Seemeilen pro Stunde für Hamburg über 44 Stunden, für Bremerhafen 33 Stunden, für Emden 29 Stunden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen

und London je 24 Stunden betragen. Den Schiffahrtsverkehr, welcher für den Nord-Ostsee-Canal in Betracht kommen wird, schätzt man auf jährlich 11,700.000 Registertonnen. Die Betriebskosten, sowie die Verzinsung des Baucapitals werden zusammen auf jährlich 1·9 Millionen Mark veranschlagt. Auf Grund dieser Schätzung wird der Tarif festgestellt werden. Der Canal wird auch des Nachts benützt werden können, da die ganze Strecke durch elektrisches Licht beleuchtet sein wird. Für die Dauer der Canalfahrt nimmt man mit allen Aufenthalten bei einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 5·3 Seemeilen pro Stunde 13 Stunden in Aussicht. Der Nord-Ostsee-Canal ist ferner dadurch von nicht zu unterschätzender Bedeutung, dass neben dem Zeitgewinn auch eine erhöhte Sicherheit gewährleistet wird. Die Navigationsverhältnisse am Cap Skagen sind, wie die Statistik der Schiffsunfälle ergibt, äusserst gefährlich. Der Nord-Ostsee-Canal wird es ermöglichen, die gefährliche Fahrt um Skagen zu vermeiden. Auf dem nächsten in Berlin stattfindenden Vereinstage des Deutschen nautischen Vereines sollen auch specielle Einrichtungen zur Sprache kommen, welche zur Sicherung und Erleichterung des Schiffahrtsverkehres auf dem Nord-Ostsee-Canal noch zu treffen wären. Mit Rücksicht auf die nach Fertigstellung des Nord-Ostsee-Canals zu erwartende Verschiebung der Verkehrsverhältnisse ist von Seiten Dänemarks die Einrichtung eines Freihafens in Kopenhagen durchgeführt worden, und scheint sich nunmehr auch Schweden mit der Frage der Einrichtung eines Freihafens an seiner Küste zu beschäftigen.

Bayern. (Donaustrompolizei.) Das „Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Königreich Bayern" veröffentlicht in Nr. 49 vom Jahre 1894 eine Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Innern vom 16. December 1894, betreffend die Abänderung der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes. Laut dieser Bekanntmachung werden mit Rücksicht auf den dermaligen vorläufigen Zustand der Brücke über die Donau bei Straubing die Bestimmungen der §§ 14 und 22 der provisorischen Schiffahrts- und Flossordnung für die Donau innerhalb des bayerischen Staatsgebietes, in deren mit der Bekanntmachung des k. Staatsministeriums des Innern vom 21. Jänner 1889 festgesetzten Fassung, soweit sich dieselben auf das Passiren der Remorqueurs durch diese Brücke beziehen, bis auf Weiteres ausser Wirksamkeit gesetzt. An deren Stelle wird nachstehende Vorschrift erlassen: „Bei dem Passiren der Straubinger Donaubrücke dürfen bis auf Weiteres Remorqueurs in der Thalfahrt nur die linksseitige und in der Bergfahrt nur die rechtsseitige Oeffnung benützen. Ein Ankuppeln von Schleppern seitlich an die Remorqueurs ist verboten. Im Taue dürfen nicht mehr als zwei Schleppboote geführt werden, und zwar thalwärts neben einander, bergwärts hinter einander.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis zum 10. Februar.

Adriatischer Dienst.

5. Februar, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

6. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän S. Lucich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Trieste", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

7. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Leva, nach Venedig.

8. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

9. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. Februar, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Niobe", Capitän P. Ivellich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesme, Vathy, Rhodus und Mitylene.

6. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän A. Mocole, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè.

8. Februar, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Costanzo, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

9. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vesta", Capitän . . . ., nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odéssa, Varna, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Mühlkreisbahn. Die für das Jahr 1894 zu amortisirenden Prioritätsactien wurden börsemässig zurückgekauft.

Am 31. December 1894:

Lemberg-Belzec (Tomaszów). Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Hermannstadt-Rothenthurmer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 8. Jänner:

Kesmark—Szepes-Belaer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 27. Jänner:

Szamosthal-Eisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1872 (convertirt im Jahre 1887 in 4 pCt. Prioritäten), (Rückzahlung ab 1. Mai).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Serie A, Ergänzungsnetz (Rückzahlung ab 1. März).

Generalversammlungen.

7. Februar: Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

16. Februar: Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Constituirende Generalversammlung.)

18. Februar: Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (2. Ausschreibung.)

Capitalsrückzahlung.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Nach den Bestimmungen des zwischen der Regierung und der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat, ist das Actiencapital der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, bestehend in 77.500 Stück Actien à ö. W. fl. 200, auf den Nominalbetrag von ö. W. fl. 3,100.000 in der Weise zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie und ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem — nach Abwicklung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Baarbetrages von ö. W. fl. 3,300.000 als Einzahlung auf das verbleibende Actiencapital von ö. W. fl. 3,100.000 und als Reservefonds — noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigt. Demgemäss wurden die Actionäre bereits früher eingeladen, den Umtausch der alten Actien gegen die entfallenden neuen Actien und Certificate vorzunehmen. Nunmehr werden die Actionäre eingeladen, die Certificate zur Abstempelung vorzulegen und den Baarbetrag von ö. W. fl. 800 per Certificat in Empfang zu nehmen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 4. Februar 1895 herausgegebene XV. Stück enthält unter

Nr. 820: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 26. Jänner 1895, Z. 27.385 ex 1894, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Olang und Innichen als Ein- und Ausladestationen für Wiederkäuer und Schweine unter gleichzeitiger Auflassung der Vieh-Ein- und Ausladestation Toblach als solche.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 5. Februar 1895 herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 821: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 29. Jänner 1895, Z. 1138, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung ist der mit Rundschreiben vom 31. October 1894, Nr. 3402, zur Abstimmung verstellte Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, lautend:

Im § 1 des Verschleppungs-Uebereinkommens ist folgender neuer Absatz 4 aufzunehmen:

„(4) Sendungen, welche entgegen den Bestimmungen unter Abs. 2b—d befördert worden sind, werden im Verkehre der deutschen Bahnen unter einander gleichwohl nicht als verschleppt behandelt, wenn der Beförderungsweg thatsächlich den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Beförderungsbedingungen bietet."

bindend geworden und ist derselbe am 15. Jänner in Kraft getreten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1895				Jänner 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	403.672	50.228	103.672	350.228	396.723	130.216	149.842	377.097
Darunter:								
Weizen	90.664	13.158	33.068	70.754	60.842	17.058	24.774	53.126
Roggen	92.873	4.279	11.932	85.220	75.701	6.524	9.266	72.959
Gerste	74.935	6.005	13.428	67.512	125 213	45.039	52.281	117.971
Hafer	50.260	4.349	18.050	36.559	55.124	27.576	29.795	52.905
Mais	3.369	5.049	5.914	2.504	4.759	16.091	16.631	4.219
Hirse	1.396	393	539	1.250	6.013	107	1.416	4.704
Bohnen	6.070	1.946	3.198	4.818	11.294	2.354	2.935	10.713
Erbsen	1.347	595	388	1.554	1.060	152	136	1.076
Malz	1.521	1.015	63	2.473	2.139	769	144	2.764
Raps	35.495	3.485	6.314	32.666	11.293	1.539	2.378	10.454
Hanfsamen	671	201	612	260	1.253	600	433	1.420
Wicken	1.409	402	428	1.383	628	1.416	584	1.460
Mehl	6.741	1.376	1.992	6.125	19.428	2.095	2.854	18.669
Kleie	13.806	857	2.697	11.966	3.590	2.402	1.988	4.004
	380.557	43.110	98.623	325.044	378.337	123.722	145.615	356.444
Spiritus	—	—	—	—	881	—	—	881
Zucker	2.723	219	52	2.890	71	2.200	—	2.271
Wein	1.228	1.365	814	1.779	4.352	182	639	3.895
Oele und Fette	1.432	653	570	1.515	906	348	350	904
Sonstige Waaren	17.732	4.881	3.613	19.000	12.176	3.764	3.238	12.702
Mittlere Tagesbewegung	5.915 Meter-Centner				11.202 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,570.070	444.250	828.690	3,185.630	3,784.290	1,073.590	1,168.930	3,688.950

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	98	12	31	79	122	40	39	123
Versicherungswerth . . fl.	590.420·—	80.900·—	129.700·—	541.620·—	696·500·—	191.500·—	226.000·—	662.000·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	6	—	2	4	18	4	4	18
Versicherungswerth . . fl.	15.790·—	—	3.500·—	12.290·—	106.900·—	11.900·—	28.000·—	90.800·—
Lombardbetrag . . . . fl.	8.879·38	—	1.775·—	7.104·38	68·175·—	5.500·—	17.400·—	56.275·—

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt bei: „Personalstand der k. k. Eisenbahn-Aufsichtsbehörden."

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einbeziehung der Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den directen Tarif vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1895 wird die Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den vorgenannten Tarif einbezogen.

Die Entfernung vom Schnittpunkte beträgt 166 km, der Frachtsatz vom Schnittpunkte beträgt 66·— Kronen für 10.000 kg.

Teplitz, am 4. Februar 1895. [74]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Aenderung eines Stationsnamens.) Die an der Bahnstrecke Buchloe—Memmingen zwischen Wiedergeltingen und Mindelheim gelegene Station Türkheim führt fortan die Bezeichnung „Türkheim-Wörishofen."

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Cementtarife.) Mit Wirkung vom 1. Jänner sind die im Ausnahmetarife Nr. 17 des Hessisch-Badischen Gütertarifes — Heft 9 — enthaltenen Frachtsätze für Cement nach den auf schweizerischem Gebiete gelegenen badischen Stationen, sowie nach den badisch-schweizerischen Uebergangsstationen nicht nur auf Sendungen nach der Schweiz, sondern überhaupt auf alle Sendungen anwendbar, welche von directen Frachtbriefen nach Stationen auf zollausländischem Gebiete begleitet sind und zur Einfuhr dahin verzollt werden.

Preussische Staatsbahnen. (Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.) Für diejenigen Gegenstände, die auf den unmittelbar auf einander folgenden Kunstausstellungen in Königsberg i. Pr. am 4. Februar 1895, Elbing am 1. April 1895 ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird auf den Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen eine Frachtbegünstigung gewährt. Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen der kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg zu erfahren.

— (Ausnahmefrachtsätze für Holz.) Am 28. Jänner gelangten zwischen den Stationen Bralin, Gross-Wartenberg, Perschau, Stradam und Wilhelmsbrück (soweit für letztere Station nicht bereits Sätze bestehen) und einer Anzahl oberschlesischer Stationen Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifes II und III zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau Auskunft ertheilen. Die Frachtsätze für Wilhelmsbrück gelten auch für Louisenhof.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Berichtigungen.) Mit Giltigkeit vom 21. Jänner traten folgende beide Berichtigungen des Theiles II des Deutsch-Russischen Gütertarifes vom 20. December 1894 alten / 1. Jänner 1895 neuen Stils in Kraft:

1. Auf Seite 8 ist in der zweiten Zeile des § 18 an Stelle der Worte „— ausgenommen Eisenbahnfahrzeuge —" zu setzen: „— ausgenommen die in dem Ausnahmetarif V benannten Fahrzeuge —".
2. Auf Seite 11 ist im § 27 (3) hinter dem letzten Wort ein Komma zu setzen und hinzuzufügen: „jedoch mit der Massgabe, dass auf russischen Strecken bei dem Zusammenladen von Gütern verschiedener Tarifclassen die Frachtberechnung getrennt für das Gewicht einer jeden Waarengattung erfolgt."

Preussen. (Gütertarif für den Militärbahn-Staatsbahnverkehr: Tarifänderungen.) Die Haltestelle Rosenthal der Stargard-Küstriner Eisenbahn wird mit sofortiger Giltigkeit in den directen Eil- und Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr mit der Station Beronberg der Militäreisenbahn einbezogen. Ausserdem treten zwischen einzigen Stationen der Militäreisenbahn und des Directionsbezirkes Berlin ermässigte Entfernungen um 1 bis 3 km in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. (Aufhebung der Frachtermässigung für frische Nüsse.) Laut Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch) werden die für frisches Obst und frische Nüsse im Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen, Rheinisch-Westphälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehre, sowie im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. bis zum 15. Mai gewährten Frachtermässigungen hinsichtlich des Artikels frische Nüsse mit Giltigkeit vom 15. März aufgehoben. Von diesem Tage an unterliegen frische Nüsse, desgleichen Maronen der Frachtberechnung zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A. 1, bezw. B.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Nachtrag II zum Saarkohlentarif Nr. 8.) Am 1. Februar trat zum Saarkohlentarif Nr. 8 für den Verkehr nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1893 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Frachtermässigungen für einzelne Bayerische Staats-Localbahnstationen, anderweite Leitungsvorschriften für den Verkehr mit Lindau und Berichtigungen. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifes unentgeltlich verabfolgt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
303	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H—19 und b) Holz der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Hochsteln	Eisenberg a. d. March	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	a) 19·9 kr. b) 16·5 kr.	a) 17·9 kr. b) 14·5 kr.	a) 2 kr. b) 2 kr.	Im Kartirungswege		
304	S ü d b a h n - G e s e l l s c h a f t	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, dann von Hruschau	G ö r z	**Nachweisung eines Minimalquantums von 900 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen bei Mineralkohle und mindestens für 10000 kg pro Wagen bei Coaks unter Einrechnung eines gebührenfreien Gutsgewichtes von $2^1/_2$%. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehre via Wien, giltig vom 1. Juni 1893, bezw. des Nachtrages 1 zu demselben, giltig vom 15. März 1894	Bis Ende December 1895	Nebenbezeichneter Tarif	255 Heller	175 Heller	80 Heller	a) Im Rückvergütungswege b) Im Kartirungswege	a) Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen. b) Falls von einem Versender eine Caution von ö. W. fl. 6000 bei der K.F.N.B. oder Südbahn erlegt wird und sich derselbe einverstanden erklärt, dass bei nicht erreichtem Minimalquantum von dieser Caution die Differenz zwischen den officiellen und den ermässigten Frachtsätzen zu Gunsten der betheiligten Bahnen für das factisch expedirte Quantum gedeckt wird, so werden für denselben die zugestandenen ermässigten Frachtsätze gleich im Kartirungswege berechnet. Von dem Erleger der Caution sind die auf dessen Namen als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe behufs Constatirung des von ihm innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses expedirten Quantums längstens bis Ende Februar 1896 an die betreffende Bahnverwaltung einzuschicken	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
305	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisenbahn-Personenwagen, auf eigenen Rädern rollend, bei Aufgabe als Frachtgut, und zwar: a) dreiachsige b) zweiachsige	Standing transito (für Sendungen von Nesselsdorf)	Granica (für Sendungen an die Warschau-Wiener Eisenbahn)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	.	a) 32 fl. b) 23 fl. pro Stück	—	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätest. zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
306	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	Kochsalz (in vollen Wagenladungen)	Korneuburg	Humpoletz	Aufrechthaltung der für den Specialtarif I giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	44 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
307	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	Kohlenlösche (in vollen Wagenladungen)	Deutschbrod	Humpoletz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	30 Heller	24 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
308	Südbahn-Gesellschaft		Werkzeuge	Budapest-Kelenföld	Peri transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen, von Bukarest (Chitila) stammend, über Peri—Modane nach Südfrankreich befördert werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	343 Heller	Francs 23·90 pro Tonne = 1000 kg incl. ungar. Steuer	Verschieden je nach dem Course	Im Kartirungswege		
309	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Cilli				37	31	6			
					Graz S.B.				80	66	14			
					Marburg				60	49	11			
					Triest S.B. und Fiume				53	44*)	9			

Anmerkung. Auf den mit *) bezeichneten Frachtsatz wird ein weiterer Nachlass von 4 Hellern pro 100 kg im Rückvergütungswege für jene Sendungen zugestanden, welche nachweislich zum Exporte nach England gelangt sind.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und die den Export nach England nachweisenden, vom k. k. Hafen- und Seesanitätscapitanate in Triest, bezw. vom kgl. Hafenamte in Fiume ausgestellten Certificate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
310	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Opočno	Bolehošt	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	5·6	5·0	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Tyništ (St.E.G.)				7·7	6·4	1·3			
					Borohradek				9·5	7·7	1·8			
					Čerma Jeleni				11·0	8·8	2·2			
					Oujezd				12·3	9·7	2·6			
					Chotzen				13·9	10·8	3·1			
					Bohuslavic Černčic				5·6	4·8	0·8			
					Neustadt a. d. M.				6·4	5·5	0·9			
					Starkoč transit				8·4	7·0	1·4			
					Nachod				9·2	7·5	1·7			
					Hronov				11·0	8·8	2·2			
					Politz				12·3	9·7	2·6			
					Matha-Mohren				13·9	10·8	3·1			
					Weckelsdorf				14·9	11·5	3·4			
					Bodisch				15·6	12·1	3·5			
					Halbstadt				16·8	13·0	3·8			
					Pardubic (St.E.G.)				22·1	17·0	5·1			
					Prag (St.E.G.)				41·7	33·6	8·1			
311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Hollics	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	35 kr.	30 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
										kr.				
312	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Coaks	Mährisch-Ostrau	Prag (Smichow) transit	3000 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	56·6		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 einzusenden sind	Die auf Grund des im Verordnungs-Blatte Nr. 128 ex 1894, sub Post 1945, publicirten Zugeständnisses verfrachteten Quantitäten werden in das bedungene Minimalquantum von 3000 Tonnen einbezogen
					Prag (St.E.G.) transit					51·4				
					Prag (St.E.G.) loco					52·4				
					Bubna (St.E.G.)					52·7				
					Lieben (St.E.G.)					52·4				
									Heller	Heller	Heller			
313	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt	Eger (k.k.St.B. und B.E.B.)	Kassa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. November 1893	1106	478	628	Im Kartirungswege		
					Eperjes				1144	448	696			
				Carlsbad	Kassa				Besteht kein directer Frachtsatz	544				
					Eperjes					514				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Personalstand

der

k. k. Eisenbahn-Aufsichtsbehörden.

Beilage zu Nr. 17 ex 1895 des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

K. k. Handelsministerium.

Minister:

Se. Exc. Gundaker Graf Wurmbrand-Stuppach, Bes. d. Milit.-Verd.-Kr. u. d. Krgs.-Med., Gr.-Kr. d. r. w. A.-O., Geh. Rath u. Kämmerer, Erblandküchenmeister von Steiermark, Reichsraths-Abgeordneter, Ehrenbürger von Aflenz, Bruck a/L., Gonobitz, Mauterndorf, Murau und Stainz, Ehren-Mtgl. d. österr. Gesellsch. v. weissen Kreuze etc. etc., Rittm. a. D.

Präsidial-Section.

Sections-Chef:

Körber Ernest v., Dr. jur., R. d. Leop.-O., d. eis. Kr. III. u. d. F. J.-O., Cmdr. d. belg. L.-O.

Präsidial-Bureau.

Buschman Franz, Freih. v., Minist.-Secr., R. d. F. J.-O., d. kgl. preuss. rothen Adl.-O. u. d. port. M.-O. v. V. V., Landw.-Oberl., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Oesterr. Nordwest- u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn; Leiter des Bureau.
Delles Anton, Minist.-V.-Secretär.
Miller Ladislaus, Minist.-V.-Secretär. Landw.-Lieut.
Chorinsky Rudolf, Graf, Minist.-Conc., Res.-Lieut.
Klein v. Wiesenberg Rudolf, Freih. v., Statth.-Conc.

Section für Eisenbahnwesen.

Sections-Chef:

Se. Exc. Heinrich Ritter v. Wittek, Dr. jur., Cmdr. d. Stef.-O., R. d. eis. Kr. II., R. d. Leop.-O. u. d. F. J.-O., R. d. preuss. Kr.-O. I., Gr.-Kr. d. kgl. rumän. Kr.-O., Gr.-Off. d. serb. T.-O., Cmdr. d. ital. Kr.-O., Bes. d. ott. M.-O. II., R. d. sächs. Alb.-O., R. d. Civil-V.-O. d. bayer Kr., Geh. Rath, Stellvertr. des Vorsitzenden in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, Ehrenbürger von Tachau, Monfalcone und Cervignano.

Departement VII.

Eisenbahn-Gesetzgebung, Concessionswesen, Verstaatlichung von Privateisenbahnen, internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahn-Unternehmungen.*)

Hardt Emil, Dr. jur., Minist.-Rath, R. d. F. J.-O., Comdr. d. tun. N.-J.-O., Bes. d. ott. M.-O. III. u. d. pers. S.- u. L.-O. III., l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Curator des k. k. Handelsmuseums.
Weeber August, Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Oesterr. Localeisenbahn-Gesellsch. u. b. d. Localb. Laibach-Stein, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Oest.-ung. Staatseisenb.-Ges.
Gaber Hans, Dr. jur., Minist.-Conc.

Departement VII a.

Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahn-Unternehmungen, und zwar insoweit sie sich bezieht auf: Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahn-Gesellschaften und damit im Zusammenhange stehende Agenden (Personal-Instructionen, Dienstordnungen u. dgl.), Angelegenheiten der Pensions- und Humanitätsfonde dieser Bahngesellschaften überhaupt und Agenden in Bezug auf die Wehr- und Landsturmpflicht der Eisenbahnbediensteten, ferner Ausübung der dem Handelsministerium zustehenden Ingerenz auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher, Vereinsangelegenheiten, Mitwirkung bei der Durchführung des Unfall- und Krankenversicherungsgesetzes in Bezug auf die Eisenbahnbediensteten. Evidenzhaltung über das ausländische Eisenbahnwesen.*)

Hanke v. Hankenberg Theodor, Edler v., Sect.-Rath, Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., l. f. Com. b. d. Erhz. Albrecht-Bahn, b. d. Eisenb. Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth, b. d. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen u. Stellvertreter d. l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Pusswald Oskar, Freih. v., Minist.-V.-Secretär, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Bozen-Meraner Bahn u. b. d. Eisenb. Wien-Aspang.

*) Insoweit die bezeichneten Agenden nicht zum Wirkungskreise des Localbahnamtes gehören.

Dobner v. Dobenau Hans, Dr. jur., Minist.-Conc.
In theilweiser Verwendung: Pacholik Peter, Adjunct der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Departement VIII.

Oberste Leitung des Baues der concessionirten Eisenbahnen bis zur Betriebseröffnung, Behandlung der mit dem Baue dieser Eisenbahnen zusammenhängenden Angelegenheiten auf bereits dem Betriebe übergebenen Linien. Bahnerhaltung. Bauangelegenheiten von Schleppbahnen, Mitwirkung bei Entscheidungen des Ministeriums des Innern über Recurse in Enteignungsangelegenheiten und in Angelegenheiten von Bauführungen der Eisenbahn-Anrainer, ferner bei Entscheidungen des Ackerbauministeriums über Recurse in Wasser-, Forst- und Bergrechtsangelegenheiten, insoweit Eisenbahnen in Betracht kommen, Entscheidung über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber den Bahnanrainern, competenzmässige Ingerenz in Strassenangelegenheiten.*)

Haberer Theodor, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., d. bayer. M.-O. u. d. russ. Stan.-O. III., l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen, stellvertretendes Mitglied in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.
Hock Paul, Freih. v., k. k. Bezirkshauptmann.
Glaser Alfons, Edler v., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Austro-Belgischen Eisenb.-Gesellschaft, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn u. b. d. Mähr.-schles. Centralbahn.
Sturm Robert, Dr. jur., Minist.-V.-Secr. u. Lieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 2, l. f. Com. b. d. Actiengesellschaft Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor u. b. d. Localb. Radkersburg-Luttenberg.
Romer Stefan, Graf, Minist.-V.-Secr., k. u. k. Kämmerer.

Departement IX a.

Oberste Leitung des Betriebes der Privateisenbahnen, Verkehrsangelegenheiten, Verhandlungen bezüglich der Fahrordnungen und der sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, Angelegenheiten des Personentarifes, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel, Recurse in Tarifangelegenheiten, Militärverkehr auf Eisenbahnen, ferner Sanitäts- und Viehseuchenangelegenheiten, insoferne durch dieselben der Eisenbahnbetrieb berührt wird, Redaction des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt", dann des „Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten".*)

Küchler Josef, Ritter v., Dr. jur., Min.-Rath, R. d. F. J.-O., l. f. Com. b. d. Eisenb. Wien-Aspang, b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. I. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
Kuranda Camill, Sect.-Rath, l. f. Com. b. d. Mähr.-schles. Centralbahn, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen.
Amberg Rudolf v., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Ostrau-Friedlander Eisenb., b. d. Mähr. Westbahn (Prossnitz-Trübau) u. b. d. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.
Banhans Carl, Freih. v., Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Localb. Asch-Rossbach u. b. d. Localbahnen Strakonitz-Winterberg u. Wodňan-Prachatitz.
Rumler v. Aichenwehr Carl, Ritter, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., R. d. preuss. Kr.-O. III., l. f. Com. b. d. Dampftramway vormals Krauss & Co., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
In theilweiser Verwendung: Pacholik Peter, Adjunct der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

*) Insoweit die bezeichneten Agenden nicht zum Wirkungskreise des Localbahnamtes gehören.

Departement IX b

für die Erledigung der auf das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr und auf das Betriebsreglement Bezug habenden Angelegenheiten; ferner der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Tarifwesens*) (mit Ausnahme der Entscheidung über Recurse in Tarifangelegenheiten).

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., R. d. kgl. preuss. rothen Adl.-O., Ober-Inspector mit Tit. u. Ch. eines Hofrathes in der Abth. III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb.

In Verwendung für die Agenden des internationalen Uebereinkommens und des Betriebsreglements: der dem Stande des Departm. IX a angehörige Minist.-V.-Secr. Dr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr.

Die das Tarifwesen betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.

Departement IX c

für die Erledigung der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Staatsgarantie-Rechnungswesens.

Buschman Hugo, Freih. v., Ob.-Insp. in der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

(Die betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.)

Departement X.

Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten; Vertretung des Handelsministeriums vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungs-Gerichtshofe; Mitwirkung bei den Arbeiten behufs Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher für vom Staate gebaute oder erworbene Eisenbahnen.

Leddihn Wilhelm, Dr. jur., Minist.-Rath, R. d. Leop.-O. u. d. eis. Kr. III. Cl., Mitgl. d. Beirathes d. k. k. Postsparcassenamtes, l. f. Com. b. d. Oest. Nordwestb., Südnorddeutschen Verbindungsb. u. Valsuganabahn; Reg.-Com. b. den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, b. d. Zittau-Reichenberger Bahn, b. d. Kaschau-Oderberger Bahn, b. d. Ungar. Westbahn u. b. den Hauptlinien der Wiener Stadtbahn.

Schuster v. Bonnott Rudolf, Edler v., Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Mähr. Grenzbahn, b. d. Kolomeaer Localbahnen u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenb.-Gesellschaft u. b. d. Eisenb. Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Stellvertr. d. Reg.-Com. b. den k. k. Oesterr. Staatsbahnen u. b. d. Hauptlinien d. Wiener Stadtbahn; Docent für Eisenbahnrecht an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.

Rudel Victor, Dr. jur., Minist.-Conc., l. f. Com. b. d. Localb. Deutschbrod-Humpoletz, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Valsuganabahn.

Mensi v. Klarbach Rudolf, Freih. v., Dr. jur., Minist.-Conc.

Localbahnamt:

I. Legislativ-Administratives Bureau.

Wrba Ludwig, Minist.-Rath, R. d. Leop.-O. u. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. kgl. sächs. Albr.-O., R. I. Cl. d. bayer. M.-O., l. f. Com. b. d. Betriebsgesellsch. d. Orientalischen Eisenb., Mitglied der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Forster Zdenko, Ritter v., Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha u. b. den Unterkrainer Bahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Südbahn-Gesellschaft.

Kast Michael, Freih. v., Minist.-V.-Secr., Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Uhlanen-Regiments Nr. 6, l. f. Com. b. d. Swoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Beess-Chrostin Josef, Freih. v., Minist.-Conc., Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Uhlanen-Reg. Nr. 4.

Ressig Alfred, Minist.-Conc.

Zugetheilt: Werner Siegfried, Dr. jur., Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.

II. Technisch-Commercielles Bureau.

Vorstand:

Wurmb Carl, Minist.-Rath, General-Inspector des Oesterr. Localbahnwesens, Consulent des Handelsministers in technisch-commerciellen Angelegenheiten, Bes. d. gold. Verd.-Kr.

Vorstand-Stellvertreter:

Plate Gustav, General-Directionsrath der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, R. d. F. J.-O.

Dem Vorstande unmittelbar zugetheilt:

Donheimer-Herlth Eduard, R. v., Dr. jur., Com.-Adjct. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenbahnen.

Baudisch Adolf, Assistent d. k. k. Gen.-Dir. d. Oest. Staatsb.

Abtheilung 1
für technische und commercielle Vorstudien, Trassirung.

Gottsleben Ferdinand, kais. Rath, Com. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenbahnen, Off. d. serb. T.-O., Referent.

Steiner Moriz, Insp. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenbahnen.

Ortmann Georg, Com.-Adjct. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenbahnen, k. u. k. Hptm. i. d. Res., Bes. d. Krgs.-Med.

Chabert-Ostland Constantin, Ritter v., Ob.-Ing. d. k. k. Gen.-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.

Melchar Carl, Ob.-Ing. d. k. k. Gen.-Direction d. Oesterr. Staatsb.

Kiowsky Carl, prov. Zeichner.

In specieller Verwendung:

Kuntczofsky Carl, Insp. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenb., Bes. d. Krgs.-Med.

Abtheilung 2
für Bau, Bauaufsicht und Bahnerhaltung.

Rühl Theodor, Insp. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenb., Bes. d. Krgs.-Med., Referent.

Meltzer Oskar, Insp. d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsb., Referent-Stellv.

Mikuli Jakob, Ritt. v., Com. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenb.

Musil Richard, Insp. d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsb.

Post Gustav Adolf, Com.-Adjct. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenb., k. u. k. Lieut. i. d. Res.

Bernuth Nikolaus v., Com.-Adjct. d. k. k. Gen.-Insp. d. öst. Eisenb.

Stržizek Franz, Ob.-Ing. d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsb.

In specieller Verwendung: Prasch Narcis, prov. Ob.-Ing.

Abtheilung 3
für Verkehr und commerciellen Betrieb.

Westermayer Moriz, General-Directionsrath d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsbahnen, Referent.

Swoboda Eduard, Insp. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenb.

Drechsler Konrad, Ob.-Revident d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsbahnen.

Ziffer Richard, Dr. jur., Secretär d. k. k. Gen.-Dir. d. Oesterr. Staatsb., Ritt. d. Ord. Stern v. Rumänien.

Abtheilung 4
für Fahrbetriebsmittel, Zugförderungs- und Werkstättendienst.

Nischer Falkenhof Carl, Ritter v., Insp. d. k. k. Gen.-Insp. d. österr. Eisenbahnen, Referent.

Ministerial-Rechnungs-Departement.

Hawlisch Johann, Hofrath, Rechn.-Director, R. d. F. J.-O., Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., R. d. frz. Ehrenleg.

Hilfsämter.

Wieck Josef, Regierungsrath, R. d. gr. E.-O., Bes. d. ott. M.-O. IV., Hilfsämter-Oberdirector.

*) Insoweit die bezeichneten Agenden nicht zum Wirkungskreise des Localbahnamtes gehören.

K. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Vorstand:

Lilienau Rudolf. Freih. v., Minist.-Rath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, R. d. L.-O. u. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. k. jap. O. d. aufgeh. Sonne, Cmdr. d. sp. O. C. III., R. d. it. Kr.-O., l. f. Com. b. d. Südb.-Gesellsch. u. b. d. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Ehrenbürger von Franzensbad.

Abtheilung I für Bau und Bahnerhaltung.*)

Vorstand-Stellvertreter:

Grünebaum Gustav, Ritter v., Ob.-Insp. mit Tit. u. Ch. eines Hofrathes, R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.

Inspectorat A/1, 2

1) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kronprinz Rudolf-Bahn. Staatsbahn Tarvis-Pontafel, Istrianer Staatsbahnen, Dalmatiner Staatsbahn, Niederösterr. Staatsbahnen, der Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg, Mürzzuschlag-Neuberg, Triest (S. Andrea)-Herpelje, Eisenerz-Vordernberg, Laibach-Stein und der Ungarischen Westbahn, sowie für die Intervention bei den commissionellen Verhandlungen, betreffend die Wiener Verkehrsanlagen:

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Südbahn, der Graz-Köflacher, LeobenVordernberger und Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Strecke Meidling—Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn;

2) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kaiserin Elisabeth-Bahn, Donau-Uferbahn, Braunau-Strasswalchener Staatsbahn, Arlberg-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Böhmischen Westbahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, Böhmisch-mährischen Transversalbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). sowie der Linien Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattl, Kaschitz-Schönhof—Radonitz, Nusle—Modřan, St. Pölten—Tulln, Herzogenburg—Krems, Hadersdorf—Sigmundsherberg und Budweis—Salnau;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Buschtěhrader Eisenbahn, der kgl. Bayerischen Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger—Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth.

Gerstenbrand Camillo, Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III. u. Bes. d. Krgs.-Med.
Svoboda Carl, Insp.
Bartuska v. Bartavár Emil. Com., Bes. d. Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med.
Brosch Emil, Com.-Adj., Res.-Hptm.
Michalek Richard, pens. Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inspectorat A/3, 4

3) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahner unterstehenden Prag-Duxer Bahn, der Dux-Bodenbacher Bahn, sowie der Linien Böhmisch-Leipa—Niemes und Olmütz-Czellechowitz;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Aussig-Tepitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Staatsbahnstrecke Bodenbach—Reichsgrenze, der Zittau-Reichenberger Bahn, dann der in Oesterreich liegenden Theile der kgl. Sächsisch-Südlausitzer Staatsbahn und der Strecke Halbstadt—Sorgau;

*) Mit den durch die Errichtung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium gegebenen Einschränkungen.

4) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-B.-Bl. Nr. 122, bezüglich der k. k. Staatsbahnen in Galizien, der Bukowina, Mähren und Schlesien, sowie der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Bahn, der Wiener Verbindungsbahn (Strecke Hauptzollamt—Nordbahn) und Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Michalowski Jaroslaw, Ritter v., Insp.
Rybicki Stanislaus, Ritter v., Com.
Pelnař Anton, Com.
Michna Alois, Com.-Adj.
Baravalle v. Brackenburg Hermann, Edl. v., Com.-Adj.
Zugetheilt: Szczepaniak Johann, Ingenieur der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Bes. d. gold. Verd.-Kr.

Brücken-Bureau A/5

für die Erledigung aller auf den Bau und die Erhaltung der Brücken und Wasserbau-Anlagen Bezug nehmenden Geschäfte, sowie zur Begutachtung aller sonstigen neuen Constructionen, Festigkeitsberechnungen aller Art, neuen Theorien, Erfindungen etc.

Leber Max, Edler v., Insp., mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., Bes. d. gr. gold. Med. m. d. Ah. Wahlspruche, R. d. russ. Stan.-O. II., Comdr. d. belg. Leop.-O., Off. d. frz. Ehrenleg. u. R. d. kgl. span. Ord. Carls III. (Zugleich mit dem Referate für elektrotechnische Angelegenheiten und mit der Begutachtung von Anlagen hydrotechnischer Natur betraut.)
Wurth Carl, Com.

Bureau für Oberbau und mechanische Einrichtung, für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht A/6

für die Begutachtung der Stations-, sowie der Centrallstellanlagen, ferner aller den Oberbau, die mechanischen Einrichtungen, den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst betreffenden Projecte und Agenden.

Perner Franz, Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Follhofner Johann, Com.
Etmayer Victor, Oberingenieur der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bureau für Hochbau A/7

für die Begutachtung der den Hochbau und dessen Erhaltung betreffenden Projecte und Eingaben im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate.

(Unbesetzt. Die betreffenden Agenden werden von den Inspectoraten A 1—A 4 besorgt.)

Trassirungs-Bureau A/8

für Trassirungsarbeiten und zugehörige Projectsverfassungen, sowie Prüfung der von Privaten vorgelegten Projecte neuer Linien (letzteres im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate).

Dostal Wilhelm, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O. (auch mit der eventuellen Vorrevision der Acten der Abth. I betraut).
Werner Carl, Insp.
Zhuber v. Okróg Hans, Com.
Lode Alois, k. k. Baurath, pens. Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Schubert Josef, pens. Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Zugetheilt: Kramer Eduard, Ob.-Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Dub Josef, prov. Ing.
Mittler Carl, prov. Ing.
Kron Friedrich, prov. Ing.
Schulz Franz, prov. Ing.
Welhartizki Carl, prov. Ing.
Gaertner Emil, prov. Ing.

Mendl Emil, prov. Ing.
Suska Anton Carl, prov. Ing.
Prochazka Carl, prov. Ing.
Hofmann Josef, prov. Ing.
Hora Johann, prov. Ing.-Assistent.
Sandig Leon, prov. Ing.-Assistent.
Blumenthal Bernhard, prov. Ing.-Assistent.
Boehm Franz, prov. Zeichner.
Löffler Adalbert, prov. Zeichner.
Lessner Josef, prov. Zeichner.
Zimmermann Robert, prov. Zeichner.
Wolny Rudolf, prov. Zeichner.
Katholitzky Paul, prov. Zeichner.
Janoušek Franz, prov. Zeichner.
Müller Rudolf, prov. Zeichner.
Kappel Wenzel, prov. Zeichner.
Pistorius Richard, prov. Zeichner.
Schmidt Carl, prov. Kanzlist.
Stonawski Carl, prov. Zeichner.

Bureau für besondere Bauüberwachungen und Inspectionen aller Art A/8 B.Ü.

Granzner Franz, k. k. Baurath u. Insp., R. d. F. J.-O.

Abtheilungen II—V.

Vorstand-Stellvertreter:

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Ob.-Insp., mit Titel und Charakter eines Hofrathes.

Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung.*)

Heindl Franz, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Demselben unmittelbar zugetheilt: Kapitain Theodor, Com.

Inspectorat B/1, 2

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen der Bahnen südlich der Donau (die südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn ausgenommen), ferner der nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien (die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn ausgenommen), der Buschtěhrader Bahn, der kgl. Bayer. Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger-Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth.

Eisenbach Franz, Ritter v., Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Schöbl Josef, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Leon August, Reichsritter v., Com., Bes. d. Krgs.-Med.

Inspectorat B/3, 4

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen der nicht in das Inspectorat B/1, 2 fallenden Bahnlinien.

Schwarz Franz, Edler v., Ob.-Insp., R. d. F.-O. u. d. r. A.-O. III. Cl.
Horack Johann, Insp.
Bayer Heinrich J. F., Insp.

Bureau B/5

für Maschinen- und Zugförderungswesen, für die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes sämmtlicher österr. Eisenbahnen.

Glück Julius, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O., Mitgl. d. Beirathes d. Handelsministeriums für Dampfkessel- und verwandte Angelegenheiten.
Klug Franz, Insp., R. d. F. J.-O.
Siegmund Carl, Com.
Zamazal Camillo, Com., Res.-Marine-Maschinenbau- und Betr.-Ing. II Cl.
Lobmeyr Adolf, Com.-Adjct., Lieut. in Stand-Ev. d. Landw.
Peucker Fritz, pens. Ob.-Ing. der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

*) Mit den durch die Errichtung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium gegebenen Einschränkungen.

Central-Bureau B/6

für das Verkehrswesen, für das Fahrordnungswesen wegen Vorbereitung und Mitwirkung bei den Fahrplan-Conferenzen, Prüfung der Fahrpläne rücksichtlich der in diesen und in den Fahrplan-Conferenzen festgesetzten Vereinbarungen rücksichtlich der Zugsanschlüsse, für Kriegsfahrordnungen und Militärangelegenheiten, für das Verkehrs-, Signalisirungs- und Instructionswesen, überhaupt für alle Agenden, welche einer einheitlichen Behandlung bedürfen.

Wächtler Gustav, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Seling Eduard, kais. Rath u. Insp., Bes. d. g. Medaille m. d. Allerh. Wahlspruche u. d. Krgs.-Med., R. d. russ. St.-O. III. u. d. ital. Kr.-O., Bes. d. nass. Ad.-O.
Rietsch Friedrich, Insp.
Planker-Klaps Emil, Ritter v., Com., R. d. rum. Kr.-O., Bes. d. Marianer Kr.
Zugetheilt: Kreysa Franz, Ob.-Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen, R. d. F. J.-O.

Abtheilung III für commerciellen Betrieb.*)

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Ob.-Insp. mit Titel und Charakter eines Hofrathes, R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., R. d. k. preuss. rothen Adl.-O., l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb.
Borový Franz, Insp.
Bardas Arnold, kais. Rath, Com.
Pichler v. Deeben Eduard, Edler v., Com.
Kolisko Hans, Dr. jur., Com.-Adjct.
Jilek Heinrich, Ritter v., Com.-Adjct., Ob.-Lieut. i. P.
Zugetheilt: Pichler Max, R. v., Dr. jur., Concipist der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Referat für allgemeine Angelegenheiten.

Borový Franz, Insp.

Abtheilung IV für Staatsgarantie-Rechnungswesen.*)

Buschman Hugo, Freih. v., Ob.-Insp., Referent der Garantie-Rechnungscommission.
Stöller Carl, Insp.
Kaisler Adolf, Insp., R. d. F. J.-O.
Walzel Adolf, Com., R. d. ital. Kr.-O.
Brandis Carl, Graf, Com.-Adjct.
Pirek Franz, prov. Ing.
Zugetheilt: Pistor Arwed, Reichsritter v., Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Hauptmann i. P.
Engelsberg Emil, Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Stella Julius, Ob.-Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung V für allgemeine Verwaltung.*)

Wraschtil Wilhelm, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Breisky Carl, Insp., Bes. d. Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med., Aufsichts-Com. b. d. berufsgenossenschaftl. Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.
Reghem Carl, Insp., R. I. d. kgl. sächs. Albr.-O.
Baron Robert, Com., Bes. d. Krgs.-Med.

Hilfsämter.

Landskron Ferdinand, Hilfsämter-Directions-Adjct., Leiter.

Archiv.

Skrzeszewski Friedrich, Ritter v.

Materialverwaltung.

Diry Josef.

Rechnungs-Departement.

Trudak Wilhelm, kais. Rath, Ob.-Rechn.-Rath, Bes. d. Krgs.-Med.
Kroczak Friedrich, Rechn.-Revident, Landw.-Hptm.
Dwořak Max, Rechn.-Revident.
Piffl Hermann, Rechn.-Official.

In anderweitiger Verwendung:

Brachetti Josef, Com.-Adjct., in Verwendung bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

*) Mit den durch die Errichtung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium gegebenen Einschränkungen.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungscommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkscommissär in Salzburg.

Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Conrad Prinz Hohenlohe-Schillingsfürst, Statthaltereisecretär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Alfons von Glaser, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Prag. Stellvertreter: Friedrich Stadler von Wolfersgrün, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Böhmischen Westbahn: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Max Schön, Statthalterei-Secretär in Brünn.

Bei den Bukowinaer Localbahnen: Johann Fekete de Belafalva, Regierungsrath in Czernowitz.

Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Statthaltereirath in Prag.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Victor Rudel, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P. Stellvertreter: Carl Janka, Bezirkshauptmann bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Ersten ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr v. Buschman, Ober-Inspector mit Titel und Charakter eines Hofrathes bei der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Bei der Erzherzog Albrecht-Bahn: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger v. Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Graz.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Actiengesellschaft Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Bergrath bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Zdenko Ritter von Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Statthalterei-Concipist in Innsbruck.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan v. Hochbrunn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Gottfried Berger, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär in Prag.

Bei der Localbahn Laibach-Stein: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Carl Russ, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Mährischen Grenzbahn: Dr. Rudolf Schuster, Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf v. Amberg, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Mori-Arco-Riva: Josef Ebner, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz. Stellvertreter: Gottfried Berger, Statthaltereisecretär in Linz.

Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Franz X. Freiherr v. Buschman, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Ludwig Wrba, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau): Guido Töply, Statthaltereirath i. P. in Prag.

Bei der Localbahn Plan-Tachau als Regierungscommissär: Dr. Oskar Ritter Zaborsky v. Wahlstätten, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthaltereisecretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Camill Hoffmeister, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath i. P.

Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungscommissär: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka v. Jaden, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.

Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Oskar Ritter v. Keller. Bezirkshauptmann in Waidhofen a. d. Thaya.

Bei den k. k. Staatsbahnen als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adolf Weselsky, Bezirkshauptmann in Kremsier.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen als Regierungscommissär: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter von Hebenstreit, Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirkscommissär in Steyr.

Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Rudolf Freih. v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Titel und Charakter eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Franz X. Freiherr v. Buschman, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungscommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann in Tłumacz.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Victor Rudel, Ministerialconcipist im Handelsministerium, und Alois Hafner, Statthaltereisecretär in Trient.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungscommissär: Dr. Robert v. Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl-Puchstein als Regierungscommissär: Carl Loula, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Welser Localbahn-Gesellschaft: Carl Binder, Bezirkshauptmann in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Dr. Josef Ritter von Küchler, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Titel und Charakter eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei den Hauptlinien der Wiener Stadtbahn als Regierungscommissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Carl Freiherr v. Banhans, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling, Bezirkscommissär bei der Statthalterei in Prag.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn als Regierungs-Commissär: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Zvoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft: Michael Freiherr v. Kast, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerialsecretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Max Zerboni di Sposetti, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Alfred Schön, Ministerialconcipist im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner v. Ebenthal, Ministerialrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach v. Kleisberg, Hofrath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Mauriz Rössler, Ministerialsecretär im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr. Peter Ritter v. Rešetar, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppović, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl; „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 9. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1893.

Das statistische Departement im k. k. Handelsministerium veröffentlicht alljährlich unter diesem Titel die officiellen Daten über die Bestandes-, Betriebs- und finanziellen Verhältnisse der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen. Die vorliegende Publication, welche das Betriebsjahr 1893 betrifft, ist als 3. Heft des LVII. Bandes der Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr vor Kurzem im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienen, und entnehmen wir derselben nachstehende wesentliche Angaben.

Durch die im Laufe des Jahres 1893 neu hinzugewachsenen Bahnlinien von 260·067 km, sowie in Folge der bei den Veränderungen in den Längenverhältnissen bestehender Bahnen sich ergebenden Minderlänge von 3·356 km erreichte das dem öffentlichen Verkehre dienende Netz der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen, auf welches sich die nachfolgenden Hauptergebnisse beziehen, am 31. December 1893 die Länge von 16.942·112 km. Davon entfielen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 2653·926 km und auf die österreichischen Eisenbahnen 14.288·186 km. Die Länge der ersteren vertheilte sich wieder mit 1590·182 km auf das österreichische und mit 1063·744 km auf das ungarische Staatsgebiet, und die Länge der letzteren mit 6320·155 km auf die k. k. Staatsbahnen und mit 7968·031 km auf die Privatbahnen. Von der Länge der Staatsbahnen waren 14·094 km in fremdem Staatsbetriebe, während von den Privatbahnen 214·397 km auf Rechnung des Staates, 1241·926 km auf Rechnung der Eigenthümer, im Ganzen also 1456·323 km vom Staate und 6511·708 km von Privaten verwaltet und betrieben wurden. Mit Schluss des Jahres 1893 befanden sich demnach 7762·384 km für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen im inländischen Staatsbetriebe, welche das der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehende Bahnnetz ausmachten.

Werden zu der Länge der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen noch die im Besitze und Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden Eisenbahnlinien (99·431 km) hinzugerechnet, hingegen von derselben die Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem ungarischen Staatsgebiete (1063·744 km), die ungarische Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (0·577 km), sowie die im Auslande gelegenen Theilstrecken der Pilsen-Priesener Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (zusammen 9·333 km), im Ganzen mit 1073·654 km, in Abzug gebracht, so beträgt die Gesammtlänge aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen innerhalb der Grenzen des österreichischen Staatsgebietes mit Schluss des Gegenstandsjahres 15.967·889 km.

Von dieser Gesammtlänge entfielen:

Nach der Art des Betriebes:	Länge Kilometer	In Percenten der Gesammtlänge
auf mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen	15.961·308	99·95
auf Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe	5·876	0·04
auf Eisenbahnen mit sonstigen Motoren (Drahtseilbahnen) . . .	0·705	0·01

Die Länge der ersteren vertheilt sich wieder, wie folgt:

auf Eisenbahnen mit Adhäsionsbetrieb	15.811·397	99·02
auf Eisenbahnen mit Zahnstangenbetrieb	16·620	0·10
auf Eisenbahnen mit gemischtem Betriebe (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb)	25·867	0·16
auf Dampftramways	107·424	0·67

	Länge Kilometer	In Percenten der Gesammtlänge
Nach der Spurweite:		
auf Bahnen mit normaler Spurweite	15.718·721	98·44
„ „ „ schmaler „	249·168	1·56
Von den letzteren Bahnen haben		
eine Spurweite von 1·106 m . .	27·498	0·17
„ „ „ 1·000 m . .	34·864	0·22
„ „ „ 0·760 m . .	186·806	1·17

Die Gesammtlänge aller auf dem österreichischen Staatsgebiete gelegenen Eisenbahnen vertheilte sich unter 74 verschiedene Besitzer, nämlich 5 Staatsverwaltungen (die k. k. österreichische, die kgl. bayerische, die kgl. preussische, die kgl. sächsische Staatsverwaltung und die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung) und 69 theils gemeinsame, theils österreichische Privatgesellschaften.

Mit dem Auslande wurde im Jahre 1893 durch die Inbetriebsetzung der Verbindungsstrecke Oesterr.-Nowosielitza—Reichsgrenze (Russ.-Nowosielitza) der Bukowinaer Localbahnlinie Czernowitz — Nowosielitza — Reichsgrenze ein neuer Anschluss an die Russischen Südwestbahnen gewonnen, und es standen demnach die Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete mit dem Auslande an 47 und mit Ungarn an 12 Punkten in Verbindung.

Das Verhältniss der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete zu dem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl ist aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder	Bahn- (Bau-) Länge Kilometer	1 km kommt auf		In Percenten der Gesammtlänge
		km²	Bewohner	
Oesterreich unter der Enns	1.673·732	11·84	1590	10·48
Oesterreich ob der Enns .	849·692	14·11	924	5·32
Salzburg	277·732	25·75	624	1·74
Steiermark	1.233·401	18·02	1039	7·72
Kärnten	416·916	24·77	865	2·61
Krain	360·254	27·64	1385	2·26
Küstenland (österr.-illyr.)	299·213	26·62	2324	1·87
Tirol und Vorarlberg . .	787·235	37·20	1179	4·93
Böhmen	4.760·466	10·91	1227	29·81
Mähren	1.691·092	13·14	1346	10·59
Schlesien	463·084	11·11	1307	2·90
Galizien	2.704·169	29·03	2443	16·94
Bukowina	324·921	32·17	1989	2·04
Dalmatien	125·982	101·86	4186	0·79
Summe .	15.967·889	18·79	1496	100·00

Gegenüber der Baulänge (Eigenthumslänge) von 16.942·112 km, welche die dem öffentlichen Verkehre dienenden gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1893 repräsentiren, betrug die den Leistungen der Fahrbetriebsmittel factisch zu Grunde liegende Betriebslänge derselben 17.133·317 km mit Jahresschluss, und unter Berücksichtigung der Eröffnungsdaten der während des Jahres 1893 neu hinzugekommenen Bahnlinien, sowie der eingetretenen Längenveränderungen 16.939·998 km im mittleren Jahresdurchschnitte. Davon kamen hinsichtlich der im Nachstehenden angeführten Angaben aus den Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik als Betriebslänge mit Jahresschluss und im mittleren Jahresdurchschnitte für die gemeinsamen Eisenbahnen 2657·613 km, für die österr. Eisenbahnen 14.302·460 km, bezw. 14.132·080 km, und zwar für die Bahnen in der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen bezüglich der Hauptbahnen 7075·392 km, bezw. 7064·706 km, bezüglich der Localbahnen 1140·791 km, bezw. 1016·141 km und für die Privatbahnen in eigener Verwaltung bezüglich der Hauptbahnen 5393·198 km, bezw. 5384·749 km, bezüglich der Local- und Zahnradbahnen 693·079 km, bezw. 666·484 km in Betracht.

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1893 in der Strecke Nowosielitza — Reichsgrenze der Bukowinaer Localbahnlinie Czernowitz — Nowosielitza — Reichsgrenze (Russ. - Nowosielitza) 1·335 km dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dagegen kamen in der Strecke Wien (Gaudenzdorf)—Wr. Neudorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen 1·800 km Doppelgeleise in Abfall, woraus im Ganzen eine Verminderung in den Längen zweiter Geleise um 0·465 km resultirt. Von der Gesammtlänge der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen waren demnach 2487·475 km oder 14·68 pCt. doppelgeleisig ausgeführt. Bei den gemeinsamen Eisenbahnen betrugen die zweifachen Geleise 713·313 km oder 26 88 pCt., und bei den österreichischen Eisenbahnen 1774·162 km oder 12·42 pCt. ihrer Gesammtlänge. Von der Länge der in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen waren 861·794 km oder 11·10 pCt., von jener der in fremdem Staatsbetriebe befindlichen Staatsbahnen 11·945 km oder 84·75 pCt., endlich von jener der Privatbahnen 900·423 km oder 13·83 pCt. doppelgeleisig.

Mit den Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr standen mit Schluss des Jahres 1893 auf dem österreichischen Staatsgebiete 1296 Schleppbahnen (Eisenbahnen für Privatzwecke) mit zusammen 1059·963 km in Verbindung, sonach um 70 Bahnen mit einer Länge von 36·752 km mehr als Ende 1892. Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren vertheilten sich dieselben, und zwar auf:

	Anzahl	Länge Kilometer
a) normalspurige Schleppbahnen:		
mit Dampfbetrieb	924	808·877
„ animalischer Betriebskraft . .	282	173·075
Zusammen .	1206	981·952
b) schmalspurige Schleppbahnen:		
mit Dampfbetrieb	14	22·799
„ animalischer Betriebskraft . .	76	55·212
Zusammen .	90	78·011

Einschliesslich der mit den Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem ungarischen Staatsgebiete in Connex stehenden und ausschliesslich der in die ausländischen Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete einmündenden Schleppbahnen betrug die Zahl aller mit den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1893 in directer oder indirecter Verbindung gestandenen Schleppbahnen 1329 und deren Länge 1126·725 km.

Das verwendete Anlagecapital bezifferte sich mit Ende des Jahres 1893 für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen insgesammt mit 2974·9 Millionen Gulden (darunter 624·9 Millionen Gulden Coursverlust), hat daher gegenüber dem Stande am Ende des Vorjahres eine Zunahme von 34·1 Millionen Gulden oder 1·16 pCt. erfahren. Vom Gesammtbetrage des verwendeten Anlagecapitals entfielen auf:

	im Ganzen fl.	pro Kilometer Baulänge fl.
Gemeinsame Eisenbahnen	913,411.098	337.345
Oesterreichische Eisenbahnen	2.061,493.937	148.149
und zwar:		
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	1.073,933.032	139.201
Staatsbahnen in fremdem Staatsbetriebe	3.093.620	219.499
Privatbahnen	984,467.285	159.147

Das verwendete Anlagecapital der letzteren vertheilte sich wieder auf:

Hauptbahn-Unternehmungen	936,391.631	172.462
Localbahn-Unternehmungen	44,386.266	60.045
Zahnradbahnen	3,689.388	215.414

Zum Gesammtbetrage des bis Ende 1893 verwendeten Anlagecapitals sind noch die Ausgaben für die im Bau befindlichen Linien, sowie jene auf Rechnung der ersten Herstellung, welche das emittirte Anlagecapital überschreiten, ferner diejenigen Auslagen hinzuzurechnen, die zwar nicht für den Bau von Eisenbahnen, aber auf solche Anlagen verwendet worden sind, welche mit dem Eisenbahnbetriebe in Beziehung stehen. Dieselben betrugen im Ganzen 21·3 Millionen Gulden und betreffen nur die österreichischen Eisenbahnen. Um diesen Betrag erhöht sich somit die Gesammtsumme des bis Ende 1893 verwendeten Anlagecapitals auf 2976·2 Millionen Gulden.

Das emittirte (nominelle) Anlagecapital belief sich für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen mit Schluss des Jahres 1893 auf Gulden 3.213,490.662. Davon kamen auf Actien fl. 907,257.935 (darunter Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen im Gesammtbetrage von fl. 226,751.276, welche an Stelle der ursprünglich emittirten Actien der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kaiser Franz Josef-Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Vorarlberger Bahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Galizischen Carl Ludwig-Bahn getreten sind), auf Prioritätsobligationen fl. 2.267,216.823 und auf sonstige Anlehen fl. 39,015.904. Noch zu emittiren verblieben mit Jahresschluss fl. 3,976.850 Actien und fl. 25,779.700 Prioritätsobligationen. Amortisirt waren zu demselben Zeitpunkte von den Actien fl. 12,132.585, von den Prioritätsobligationen Gulden 166,757.595 und von den sonstigen Anlehen fl. 4,310.217.

Der Fahrpark der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen bestand mit Schluss das Jahres 1893 aus 4237 Locomotiven (darunter 687 Tenderlocomotiven), 3531 Separattendern, 262 Schneepflügen, 8936 Personenwagen mit 18.599 Achsen (109 pro Kilometer Betriebslänge) und 334.971 Sitz- und Stehplätzen (18·01 pro Achse), 98.687 Lastwagen mit 198.267 Achsen (11·65 pro Kilometer Betriebslänge) und 1,069.894 t Tragfähigkeit (5·39 t pro Achse) und 501 Postwagen (ausschliesslich der vom Aerar beigestellten) mit 1224 Achsen. Die Vertheilung des Gesammtbestandes der Fahrbetriebsmittel nach Bahngruppen ist aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen:

	Locomotiven	Tender	Schneepflüge	Personenwagen	Lastwagen	Postwagen
Gemeinsame Eisenbahnen	777	728	75	1655	14.761	49
Oesterreichische Eisenbahnen	3460	2803	187	7281	83.926	452
und zwar:						
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	1694	1467	69	3972	33.537	252
Hauptbahnen	1590	1429	68	3777	32.438	250
Localbahnen	104	38	1	195	1.099	2
Privatbahnen	1766	1336	118	3309	50.389	200
Hauptbahn-Unternehmungen	1658	1335	108	3054	49.373	193
Localbahn-Unternehmungen	89	1	9	220	998	7
Zahnradbahnen	19	—	1	35	18	—
Summe	4237	3531	262	8936	98.687	501

Der vorstehend mit 1·09, bezw. 11·65 ausgewiesene durchschnittliche Bestand an Personen- und Lastwagenachsen wird hinsichtlich der ersteren von 17 und bezüglich der letzteren von 8 Bahnen übertroffen. Den relativ grössten Bestand an Personenwagenachsen hatte die Kahlenberg-Eisenbahn, nämlich 6·78 pro Kilometer Betriebslänge; dieser zunächst kommen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 2·69, die Gaisbergbahn mit 2·67, die Achenseebahn mit 2·22, die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn mit 2·13 und die Südbahn mit 1·49 Achsen. Die relativ meisten Lastwagenachsen besass die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, nämlich 126·33 pro Kilometer Betriebslänge; an diese reihten sich die Buschtěhrader Eisenbahn mit 26·35, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 23·35, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 20·93, die Steiermärkischen Landesbahnen mit 20·80, die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 15·32, die Böhmische Westbahn mit 13·67 und die Böhmische Nordbahn mit 11·35 Achsen.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Dux—Eisenstein: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Podersam hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises von der Station Podersam zu der Thonwaarenfabrik der Firma L. & C. Hardtmuth für den 9. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2185.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Auswechslung, resp. Reconstruction mehrerer Blechbrücken.) Das Project für die Reconstruction der Blechbrücken in km 254·946, 263·047, 275·251 und 329·352, sowie für die Auswechslung der Blechbrücken in km 331·787 und 332·475 wurde genehmigt. [19. Jänner, Z. 3177.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Brückenreconstruction.) Die Gitterbrücke über den Chrysanten-Bach in km 255·05 der Linie Marburg—Franzensfeste wird reconstruirt. [19. Jänner, Z. 3176.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Herstellung definitiver Bahnbrücken.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Erbauung definitiver Bahnbrücken in km 16·287 der Linie Graz—Köflach und in km 0·511 der Linie Lieboch—Wies genehmigt. [10. Jänner, Z. 852.]

— (Auswechslung der Kainach-Brücke.) Die Auswechslung der Holzconstruction der Kainach-Brücke in km 35·741 gegen eine Eisenconstruction wurde genehmigt. [24. Jänner, Z. 1198.]

Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Baden hat die Localcommission, betreffend die Eröffnung eines Steinbruches durch Anton Endlweber, in Perchtoldsdorf Waldmühle nächst der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben auf den 9. Februar anberaumt. [5. Februar, G.-I.-Z. 2415.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung der Bezeichnung der Station Wiesa.) Mit 1. Mai wird die Bezeichnung der von dem Vereinigungspunkte der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn neu errichteten Stationsanlage Wiesa in „Wiesa-Oberleutensdorf“ umgewandelt. [Z. 59.411 ex 1894.]

Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Betriebserleichterung bezüglich des Verkehres der Personenzüge von Brünn nach Vlarapass.) Brünn unterer Bahnhof ist für die nach Vlarapass verkehrenden Personenzüge eine Kopfstation, und es muss daher dort die Locomotive wechseln, indem die den Zug ab Brünn oberer Bahnhof führende Reservelocomotive abgekuppelt und die eigentliche Zugsmaschine in Verwendung genommen wird. Die k. k. General-Inspection hat nun im Interesse anstandsloser Beheizung und behufs Vermeidung von Zugsverspätungen, welche durch das Anstellen der Zugslocomotive und durch das Ankuppeln der Dampfheizungsschläuche in Brünn unterer Bahnhof in den meisten Fällen verursacht wurden, ausnahmsweise für die Dauer der Heizperiode gestattet, dass bei den in der Richtung Brünn—Vlarapass verkehrenden Personenzügen Nr. 2701, 2703, 2705 und 2707 die für die Beförderung des Zuges ab Brünn unterer Bahnhof bestimmte Locomotive schon in Brünn oberer Bahnhof an den Schlusswagen des Zuges angekuppelt und mit letzterem durch die an der Spitze des Zuges befindliche Zugslocomotive nach Brünn unterer Bahnhof befördert werde. [25. Jänner, G.-I.-Z. 1117.]

Salzkammergut-Localbahn. (Verbindungsstrecke Ischl Staatsbahnhof—Ischl Localbahnhof: (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 3. Juli 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Verbindungsstrecke Ischl Staatsbahnhof—Ischl Localbahnhof der Salzkammergut-Localbahn wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Beginne des Geleises in der Anfangstation Personenbahnhof Ischl bis zur Einmündung in das Geleise des aufgelassenen Bahnhofes Ischl der Localbahn 3·781 km und die Betriebslänge von Mitte des gedeckten Einsteigperrons am Personenbahnhofe Ischl bis zu der vorerwähnten Einmündung 3·730 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie deren Nivellette-Côte ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Nivellette-Côte in Meter
Personenbahnhof Ischl	Station	0·000	465·770
Frachtenstation Ischl	Station	1·293	467·420
Haltestelle Kaltenbach	Haltestelle	2·197	474·550

[G.-I.-Z. 23.029 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

6. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Strecke Monasterzyska—Husiatyn und auf den Localbahnen Czernowitz—Nowosielitza, Hliboka—Berhometh a. S.—Mežebrody und Karapcziu a. S.—Czudin eingestellt.

8. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Czernowitz—Nowosielitza und auf den Kolomeaer Localbahnen wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

6. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Krasne—Zloczów—Podwoloczyska, Lemberg—Belzec und Rawa ruska—Sokal der Gesammtverkehr, und in der Strecke Krasne—Radziwiłow der Frachtenverkehr eingestellt.

Züge 1 und 11 mussten in Zloczów aufgelöst werden.

7. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Rawa ruska—Sokal mit Zug 953/954 wieder aufgenommen.

Güterverkehr zwischen Radziwiłow und Krasne wieder eröffnet.

In der Strecke Krasne—Zloczów wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva—Radautz wieder eröffnet.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.)

7. Februar. In Folge Entgleisung des Zuges 1165 zwischen Summerau und Freystadt bei km 50 Güterzugsverkehr unterbrochen; der Personenverkehr bei den Zügen 1127, 1122, 1133 und 1114 wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 13. Jänner, Z. 1548, dem Constantin Móra de Korytowo-Korytowski, Einwohner von Sztakcsin, und dem Stefan Matuska, Einwohner von Budapest, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Homonna der Linie Sátoralja-Ujhely—Homonna—Mezö-Laborcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Hazsina, Nagy-Kemencze, Modra, Cziróka-Hosszúmezö, Cziróka-Béla, Szinna, Sztakcsin, Jalolva, Sztarina, Osztrozsnicza und die Gemarkung der Gemeinde Znella bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze nächst Szolinka führende normalspurige, eventuell mit Dampf zu betreibende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Erweiterung der Budapester Donauquais. (Ministerialerlass.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung aufgefordert, im Bereiche ihres eigenen Wirkungskreises die Erweiterung, bezw. die Verlängerung der beiderseitigen Donauuferquais ungesäumt durchzuführen, die den bisherigen Verhältnissen gegenüber zweckentsprechendere Ausnützung der Landungs- und Ausladeplätze, sowie der Magazinsanlagen zu überwachen, in geeigneter Weise auf die Interessenten der Kaufmannswelt und die betheiligten Schiffahrtunternehmungen einzuwirken, dass für die rascheste Beistellung von den modernen Principien derart entsprechenden technischen Einrichtungen Sorge getragen werde, durch welche die Arbeit des Aus- und Einladens erleichtert, vereinfacht und beschleunigt werde; schliesslich dass durch Verlegung der derzeit an den Quais verankert liegenden Fischerbarken und Schwimmschulen, sowie der Stein- und Holzlagerplätze ausserhalb des Bereiches der Verkehrs-Centralpunkte Raum zur Anlage neuer Landungsplätze gewonnen werde. Unter Einem theilt der Minister mit, dass er im Einvernehmen mit dem Finanzminister verfügte, dass zu Gunsten jener Güter, welche zu dem am rechten (Ofener) Donauufer gelegenen Landungsplatze per Achse über die Margarethen- und die Kettenbrücke zu- und abgestreift werden, die Brückenmauth erlassen und derart der Wechselverkehr zwischen beiden Uferseiten verwohlfeilt werde.

Localbahn Szent-Lörincz—Našić. (Baufortschritte.) Der Bau der Theilstrecke Szent-Lörincz—Baranya-Sellye der Localbahn Szent-Lörincz—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 und 104 ex 1894) ist bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung des Betriebes nach erfolgter technisch-polizeilicher Begehung, deren Abhaltung in Folge ungünstiger Witterungsverhältnisse vertagt werden musste, dann sofort erfolgen kann. Nebst der entsprechend zu erweiternden Ausgangsstation Szent-Lörincz (Comitat Baranya) der Linie Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Uszög werden die Stationen Sumony und Baranya-Sellye für den gesammten Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr, Gustavwerk (Gusztávmü) für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungsverkehr, und die Haltestelle Okorág nur als Ladestelle eröffnet. Den Betrieb führen die kgl. Ungar. Staatsbahnen; die Linie ist dem Streckeningenieurante von Fünfkirchen, bezw. der Betriebsleitung in Agram zugetheilt.

Projectirte Localbahn Karansebes—Váralja-Hátszeg. (Trassenbestimmung.) Die Interessenten der Comitate Szörény und Hunyád haben in einer unter Vorsitz des Obergespans Baron Georg Szentkereszty abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Ausbau der projectirten Localbahn Karansebes—Hátszeg (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76 ex 1894, Vorconcession Post 2) materiell zu fördern. Die Trasse der projectirten, von der Station Karansebes der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Karansebes—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden und diese in der Station Hátszeg mit ihrer als Sackbahn endigenden Linie Piski—Hátszeg—Petroszény—Lupény verbindenden normalspurigen Localbahn ist über Jász, Glimboka, Olak-Bisztru, Nándorhegy, Banczur, Bukova und die Gemarkung der Gemeinde Várhely in Aussicht genommen. Von der zukünftigen Station Nándorhegy wird eine über Zuppa bis zu den Ruszkabányaer Gewerkschaften führende Flügelbahn abzweigen. Durch die Linie Karansebes—Hátszeg wird die derzeit kürzeste Verbindung des äussersten Südwesten Siebenbürgens mit dem Temeser Banate hergestellt werden.

Concessionirte Localbahn Temesvár — Nagy - Szent-Miklós. (Constituirende Generalversammlung.) Am 15. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Emerich Veszter die constituirende Generalversammlung der Actionäre der concessionirten Localbahn Temesvár—Nagy-Szent-Miklós statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9), d. i. einer 61·1 km langen Verbindungsbahn zwischen den Linien (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungscomité über seine Gestion bis zum Zeitpunkte der erfolgten Constituirung der Bahnunternehmung als Actiengesellschaft zur Verlesung. Diesem zufolge ist die Placirung des 5,590.000 fl. betragenden Actiencapitals erfolgt, und wurde das Entsprechende zur Durchführung des Baues eingeleitet. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath, und wurde in einer sofort nach Schluss der constituirenden Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes der Vicegespan des Torontáler Comitates Ladislaus Dániel zum Präsidenten und der Reichstagsabgeordnete Franz Bessenyey zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt und ein Eisenbahn-Actionscomité des Directionsrathes eingesetzt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschränkung des Benützungsrechtes im vorhinein gelöster Nachbarverkehrs-Fahrkarten zur Rückfahrt.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Februar angefangen die Fahrkarten des Nachbarverkehres in umgekehrter Richtung nicht mehr benützt werden dürfen. Dieselben berechtigen daher stets nur zu Reisen von der Billet-Ausgabestation nach der betreffenden Bestimmungsstation und sind in Folge dessen für die Rückreise besondere Fahrkarten zu lösen. In Folge dieser Einrichtung wird jedoch der Vorverkauf von Fahrkarten für den Nachbarverkehr nicht beschränkt, und tritt diesbezüglich nur insoferne eine Aenderung ein, als im Falle des Verkaufes für die Hin- und Rückreise separate Fahrkarten zu lösen sind. Auf den noch vorräthigen Fahrkarten des Nachbarverkehrs mit altem Texte wird von dem obgenannten Tage angefangen Seitens der Billetausgabestellen der bezüglich der Gestattung der Reise in umgekehrter Richtung bestehende Text gestrichen werden und ist als ungiltig zu betrachten. Dagegen können die in vorhinein gelösten, zur Zeit im Besitze des reisenden Publicums befindlichen Billets mit altem Texte — bis auf Weiteres — auch in umgekehrter Richtung benützt werden.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Aufnahme eines Prioritätsanlehens behufs Convertirung der ursprünglichen gesellschaftlichen Prioritätsobligationen.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die Pester Ungarische Commercialbank gemeinsam mit der Oesterreichischen Länderbank ein Prioritätsanlehen der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft im Betrage von 18 Millionen Kronen übernommen, von welchem vorerst 14 Millionen zur Ausgabe gelangen. Das Anlehen ist mit 4 pCt. verzinslich und wird innerhalb fünfzig Jahren mit 105 pCt. des Nominalwerthes zurückbezahlt werden. Der Erlös des Anlehens ist zur Conversion der im Verkehr befindlichen $4^1/_2$percentigen Prioritätsobligationen der Gesellschaft im Gesammtbetrage von 3·6 Millionen Gulden und zur Deckung der Ausgaben für die Umgestaltung des gesellschaftlichen Netzes auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 u. 43 ex 1894), endlich für die Beschaffung des Actiencapitals der Elektrischen Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56 u. 61 ex 1894) und für den Ankauf der Neupest-Rákospalotaer elektrischen Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) bestimmt.

Ausland.

Italien. (Einnahmen des Betriebes des Adriatischen Netzes im Jahre 1894 im Vergleiche mit den festgestellten Einnahmen des Vorjahres.) Länge: Am 31. December 1894 betrug die Länge des Adriatischen Netzes 5509 km, wovon 4215 km auf das Haupt- und 1294 km auf das Ergänzungsnetz entfielen. Gesammteinnahme im Betriebsjahre 1894: 103,365.164·14 L., wovon 96,388.785·95 L. dem Haupt- und 6,976.378·17 L. dem Ergänzungsnetze zuzuschreiben sind. Das Jahr 1894 weist gegenüber dem Vorjahre ein Plus von 738.970·96 L. auf, und entfallen hievon 471.429·14 L. auf das Haupt- und 267.541·82 L. auf das Ergänzungsnetz. Beim Hauptnetze machte sich die Zunahme bei allen Zweigen des Verkehres, mit Ausnahme der gewöhnlichen Frachtgüter, bemerkbar, beim Ergänzungsnetze hingegen bei allen Zweigen ohne Ausnahme. Kilometrische Einnahme. Dieselbe betrug im Jahre 1894 bei beiden Netzen zusammen 18.744·83 L. gegen 18.763·32 L. des Vorjahres, was mithin ein Minus von 18·49 L. pro 1894 ergibt.

— (Einnahmen des Mittelmeernetzes im ersten Semester 1894/95, d. i. vom 1. Juli bis 31. December 1894.) Länge: Am 31. December 1894 betrug dieselbe 5492 km, wovon 4356 km auf das Haupt- und 1136 km auf das Secundärnetz entfallen. Am 31. December 1893 standen 5209 km, hievon 4190 km des Haupt- und 1019 km des Secundärnetzes, im Betriebe. Gesammteinnahme im ersten Semester des Betriebsjahres 1894/95: 62,584.013·59 L., wovon 60,093.009·39 L. auf das Haupt- und 2,491.034·20 L. auf das Sendundärnetz entfallen. Im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ist ein Plus von 1,290.215·47 L. zu verzeichnen. Alle Zweige des Betriebes erfuhren eine Zunahme bei dem Hauptnetze, hingegen alle Zweige, mit Ausnahme des gewöhnlichen Frachtgutes, eine Abnahme beim Secundärnetz. Kilometrische Einnahme: Im ersten Semester 1894/95 betrug die kilometrische Einnahme 13.820·84 L., mit einer Abnahme von 178·48 L. beim Hauptnetze im Vergleiche zum ersten Semester 1893/94, und 2308·65 L. beim Secundärnetz, mit einer Abnahme von 349·31 L. im Vergleiche zum ersten Semester 1893/94.

— (Einnahmen des Sicilischen Netzes im ersten Semester des Betriebsjahres 1894/95, d. i. vom 1. Juli bis 31. December 1894.) Länge: 1050 km, wovon 616 km auf das Haupt- und 434 km auf das Secundärnetz entfallen. In der correspondirenden Zeitperiode des Vorjahres betrug die Länge 1027 km; 616 km des Haupt- und 411 km des Secundärnetzes. Gesammteinnahme: Im ersten Semester 1894/95 erreichte dieselbe eine Höhe von 4,899.334 L. gegen 4,632.371 L. in derselben Periode des Vorjahres, was pro 1894/95 ein Plus von 266.963 L. ergibt. Das Hauptnetz nimmt hiebei theil mit 4,146.879 L. und einem Plus von 220.293 L. gegen das Jahr 1893/94, das Secundärnetz mit 752.455 L. und einem Plus von 46.670 L. gegen die gleiche Periode des Jahres 1893/94. Die Zunahme betrifft alle Zweige des Betriebes. Kilometrische Einnahme: Im ersten Semester des Betriebsjahres 1894/95 betrug die kilometrische Einnahme 6732 L. beim Hauptnetze, mit einem Plus von 358 L. gegen die correspondirende Periode des Vorjahres; 1783 L. beim Secundärnetz, mit einer Zunahme von 66 L. gegen die gleiche Periode des Jahres 1893/94. Dienst der Meerenge von Messina: Im ersten Semester des Betriebsjahres 1894/95 erreichten die Einnahmen eine Höhe von 34.509 L.

— (Eisenbahn Brescia-Bovegno.) Dem „Monitore delle Strade ferrate" entnehmen wir, dass die Gesellschaft „The Brescia Mining and Metallurgical Co. Lmd." in Bovegno beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn Brescia-Bovegno angesucht hat. Diese normalspurige Bahn wäre 35 km lang. Der Zweck derselben ist nicht auf den Mineraltransport für die genannte englische Gesellschaft beschränkt, sondern soll sich auch auf den Personenverkehr und den Transport der dortigen Boden- und Industrie-Erzeugnisse erstrecken. Die Vorarbeiten sind bereits im Zuge, und wird das Project demnächst der staatlichen Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden. Bis zum 21. km, d. i. bis Gardone, dem Sitze des Staatsarsenals und anderer Industri-

Unternehmungen, zieht sich die Linie längs des Flusses Mella hin und überschreitet denselben in der Folge zu wiederholtenmalen, um Curven mit einem geringeren Radius als 200 m zu vermeiden. Die Maximalsteigung wird 20 Permille betragen. Die Kosten sind auf 4 Millionen Lire veranschlagt, und zwar einschliesslich des rollenden Materials.

Russland. (Eröffnung der Strecke Atkarsk—Petrowsk.) Am 22. November 1894 wurde von der im Bau begriffenen Atkarsk-Wolsk-Zweigbahn der Rjasan-Uralsk-Eisenbahn die Strecke von der Station Atkarsk der Koslow-Ssaratow-Bahn bis zur Stadt Petrowsk in einer Ausdehnung von 57·15 Werst für den Personen- und Güterverkehr eröffnet

Bulgarien. (Das neue Eisenbahngesetz.) Die Sobranje hat ein „Gesetz über den Ausbau eines Eisenbahnnetzes in Bulgarien" beschlossen, welches nachstehende Bestimmungen enthält:

Artikel 1.

Das in Bulgarien auszubauende Eisenbahnnetz besteht aus erstclassigen Normal- und schmalspurigen Secundärbahnen.

Artikel 2.

Die Normalbahnen werden in der normalen Spurweite (1435 mm) geradstreckig und nach den nachstehenden Principien erbaut:

a) die Steigungen dürfen an den schwierigsten Stellen das Mass von 25‰ nicht übersteigen;
b) die Curven müssen an den schwierigsten Stellen den Radius von mindestens 240 m haben.

Artikel 3.

Die Secundärbahnen werden geradstreckig in der schmalen Spurweite von 750 bis 800 mm und nach den nachstehenden Principien erbaut:

a) die grössten zulässigen Steigungen sind 35‰;
b) der kleinste zulässige Curvenradius wird mit 50 m normirt.

Artikel 4.

Als erstclassige Bahnlinien gelten:

I. die Centrallinie, welche bei Roman beginnt und über Plewna und die Dörfer Nordim, Gradischte, Pawlikeni, Polikraischte, Kozarewetz, Stražina, Tiulbelir, Sejd, Ajazlar, Alwanowo und Tschatallar nach Schumla führt;
II. die von der Station Polikraischte der obigen Bahn abzweigende und nach Rustschuk führende Linie, wo die Verbindung mit der bestehenden Rustschuk-Varna-Bahn stattfindet;
III. die gleichfalls von der Station Polikraischte abzweigende Linie, welche, über den Balkan gehend, die Verbindung mit den südbulgarischen Eisenbahnen herstellt;
IV. die Bahnlinie von Nowa-Zagora über Stara-Zagora, Tschirpan nach Philippopel oder Sarambey;
V. die Linie von Pernik an die türkische Grenze, wo ihre Verbindung mit den Eisenbahnen der europäischen Türkei erfolgt.

Artikel 5.

Als Secundärbahnen gelten:

I. die Zweigbahn von einem Punkte der Centrallinie bis Loftscha und eine ebensolche bis Sewliewo oder Gabrowo;
II. die Zweigbahn von Sliwno bis zu einem Punkte der Jamboli-Burgas-Bahn;
III. die Linie, die, von der Station Mezdra im Isker-Thale ausgehend, via Vratza nach Widdin führt;
IV. die Zweigbahn von einem Punkte der Centrallinie bis Eski-Dschuma und Osman-Bazar;
V. die Zweiglinie von Philippopel nach Kalofer (die Linien Kalofer—Kazanlik oder Kazanlik—St. Zagora werden gegenwärtig studirt), endlich
VI. die zwischen Tschatallar und Schumla von der Centralbahn abzweigende und bis zu einem Punkte der Jamboli-Burgas-Bahn führende Nebenlinie.

Artikel 6.

Wenn die Projectirung einer dieser Secundärbahnen einen geringeren als dreissigpercentigen Kostenunterschied im Vergleiche zu den Kosten des Baues einer Normalbahn auf derselben Linie ergibt, so kann an Stelle der schmalspurigen der Bau der breitspurigen Bahn eintreten, und wird bei einer solchen die Minimalgrenze für den Curvenradius auf 200 m festgesetzt.

Artikel 7.

Die Regierung wird beauftragt, den Bau der in den Artikeln 4 und 5 genannten Bahnen successive und im Wege der öffentlichen Ausschreibung für jede einzelne dieser Linien mit allem Zugehör, das rollende Material ausgenommen, in Angriff zu nehmen.

Artikel 8.

Die Begebung im Wege der öffentlichen Ausschreibung erfolgt nach Vorschrift des Gesetzes über die öffentlichen Offertverhandlungen auf Basis der Bedingnisshefte, Pläne, Profile und Typen.

Artikel 9.

Die für den Bau jeder der Bahnen erforderliche Bodenstrecke bildet eine ununterbrochene Linie. Das in dieselbe fallende private Grundeigenthum wird expropriirt und die Entschädigungssummen dafür vom Staate gezahlt; Gemeinde- und Staatsgrund wird unentgeltlich überlassen.

Artikel 10.

Die Aufsicht über die Bauten übt der Bautenminister durch eine unter seiner Leitung eigens eingesetzte Baucontrols-Abtheilung.

Artikel 11.

Das Aufsichts- und Controlspersonal und seine Bezahlung bestimmt der Ministerrath; die Bezahlung desselben erfolgt aus der für den Eisenbahnbau designirten Summe.

Artikel 12.

Der Vertrag für die Vergebung des Baues der bereits trassirten und profilirten Centralbahn Roman-Plewna-Polikraitsche-Schumla und Polikraitsche-Rustschuk bedarf der Bestätigung durch die Sobranje. Nach einmal beendigter Licitation und Superlicitation werden weitere billigere Offerte auf keinen Fall mehr entgegengenommen; dergleichen Offerte bleiben unberücksichtigt.

England. (Bau der Waterloo- und City-Tiefbahn in London.) Von den zahlreichen Tiefbahnen, welche nächst der im Betrieb befindlichen City- und Südlondon-Bahn in der englischen Hauptstadt vorgeschlagen sind, befindet sich jetzt eine 2·55 km lange Linie im Bau, welche den Endbahnhof Waterloo der Südwestbahn unter der Themse her mit der City verbindet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1894). In dieser ist sie unter der Queen Victoria Street hergeführt und endet beim Mansion House. Sie hat den Zweck, den Bahnhof Waterloo, welcher zur City, dem Hauptverkehrspunkte Londons, keineswegs bequem gelegen ist, gleichsam in das Herz derselben zu rücken. Die neue Verbindungsbahn ist im Bau und Betrieb der City- und Südlondon-Bahn nachgebildet. Sie wird aus zwei neben einander liegenden Röhren bestehen, welche mit Gusseisen ausgekleidet sind. Die Tiefenlage beträgt am Waterloo-Ende 8·5 m, am Mansion House 20 m unter der Strassenkrone, während die grösste Tiefe 23·8 m ausmacht. Der tiefste Punkt des Themse-Bettes befindet sich immer noch 7·3 m unter den Röhren. Unter der Queen Victoria Street ist auch die Districtbahn geführt, 14·8 m unter dieser wird die neue Bahn liegen. Die grösste Steigung der Röhrenbahn wird 1:60, der kleinste Halbmesser 100 m betragen. Wie diese Verhältnisse wesentlich günstiger sind, als bei der City- und Südlondon-Bahn, so hat man auch in anderer Beziehung Mängel der Vorläuferin vermieden. Die lichte Röhrenweite, welche bei dieser 3·10 m betrug, ist auf 3·70 m gebracht; ferner werden die inneren Gefäche der Röhre mit Concret ausgekleidet. Der Abstand der beiden Röhren beträgt 5·35 m von Mitte zu Mitte. Ueber die Anlage der Stationen ist eine Entscheidung noch nicht getroffen; die Ausführung der Tunnelröhren selbst aber ist verdungen, und zwar beträgt der Vertragspreis für die herzustellenden 2·18 km Doppeltunnel 4·6 Millionen Mark oder für das Kilometer Doppeltunnel 2·11 Millionen. Der Baugrund besteht durchwegs aus Thon. Man hofft daher, den ganzen Bau, auch unter der Themse, ohne Anwendung von Druckluft fertigstellen zu können. Vorerst ist mit dem Abteufen eines Schachtes im Themse-Flusse begonnen worden. Von diesem werden, wenn er die vorschriftsmässige Tiefe erreicht haben wird, die Tunnels nach beiden Seiten vorgetrieben, wie es auch bei der City- und Südlondon-Bahn geschehen ist. Die Berge werden im Schacht hochgefördert und mit Brahmen abgefahren. Jede Störung des Strassenverkehres ist hiebei ausgeschlossen. Der Betrieb der Bahn soll elektrisch geführt werden, ob mit Locomotiven oder mit Motorwagen, steht noch dahin.

[„Centralblatt der Bauverwaltung."]

Britisch-Indien. (Neue Bahnprojecte.) Die englische Regierung hat sich über fortgesetztes Drängen der Interessenten entschlossen, den Eisenbahnbau in Indien durch finanzielle Unterstützung zu fördern. Wie bekannt, hat im März vorigen Jahres in einer unter dem Vorsitze von Sir James Kitson abgehaltenen Sitzung des Imperial Institute Mr. Josef Walton einen Vortrag über die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung neuer Bahnlinien in Indien gehalten, wobei derselbe zu dem Resultate gelangte, dass circa 10.000 engl. Meilen Bahnen daselbst erforderlich seien, für deren Herstellung die Regierung eine dreipercentige

Garantie des benöthigten Capitals von 50 Millionen leisten solle. In einem Briefe vom 5. Jänner d. J. an Sir Kitson hat nun Mr. Fowler, der Minister für Indien, demselben über seine Anfrage eröffnet, dass die Regierung beabsichtige, 16 Millionen Rupien aus Staatsmitteln für den Bau neuer Bahnen und Ergänzungen bestehender Bahnen zu widmen. Die Ausgabe soll auf drei Jahre vertheilt werden, und zwar ist beabsichtigt, 5,200.000 Rupien im ersten und 5,400.000 Rupien in jedem der beiden folgenden Jahre für diese Zwecke flüssig zu machen. Etwa die Hälfte dieser 16 Millionen wird in Gold für die Beschaffung von Oberbaumaterialien und Fahrpark in England verwendet, während die andere Hälfte in Silber für die Entlohnung einheimischer Arbeiter und für Lieferungen von Eisenbahnmaterialien und Artikeln aus indischen Bezugsquellen verausgabt werden soll. Die bereits im Bau stehenden und durch Staatsbeiträge nur zu fördernden Bahnlinien sind: die Ostküstenbahn von Bezwada nach Cuttack mit einem Flügel nach Puri, die Muvalley-Bahn in Burma, die Mushkaf-Bolanbahn-Fortsetzung zur Nordwestgrenze, die Mari-Attock-Nordwestgrenze-Eisenbahn, endlich das Doppelgeleise der Nordwestbahn von Kurrachee nach Kotri. Mit Ausnahme der Muvalley-Bahn, welche 1 m Spurweite besitzt, sind alle übrigen Linien mit 5′ 6″, d. i. 1·676 m Spurweite ausgeführt, bezw. in Ausführung begriffen.

An neuen Bahnlinien sind auf Grund des Regierungsprogrammes in Aussicht genommen:

1. Eine Bahn von Bezwada nach Madras mit 5′ 6″ Spurweite, 291 Meilen Länge und 2,510.000 Rupien veranschlagter Baukosten.
2. Die Kotri-Rohrichord-Bahn mit 5′ 6″ Spurweite, 206 Meilen Länge und 1,346.000 Rupien Baukosten (vorläufig unter Ausschluss der Kotri-Brücke).
3. Die Wazirabad-Lyallpur-Bahn, mit 5′ 6″ Spurweite, 116 Meilen Länge und 392.000 Rupien Baukosten.
4. Die Verbindung der Meterspurbahnen im nordwestlichen Indien durch Herstellung einer Linie zwischen Cawnpore und Ramnagar Junction mit 3′ $3^3/_8$″ (1 m) Spurweite, 77 Meilen Länge und 400.000 Rupien Baukosten.
5. Eine Bahn von Rutlam nach Ujjain mit 5′ 6″ Spurweite, 61 Meilen Länge und 467.000 Rupien Baukosten.

Die Gesammtlänge der neu herzustellenden Bahnen beträgt sonach 651 engl. Meilen oder 1208 km mit einem Kostenaufwande von 5,115.000 Rupien. Hievon sollen bereits bis zum März 1896 2 Millionen für Bauzwecke verausgabt werden. Ferner soll, soweit Staatsmittel verfügbar sind, auch die Fortsetzung der Assam Bengal-Bahn (Meterspur) unterstützt werden, um dieselbe im Jahre 1898 theils mit Staatsbeiträgen, theils mit von der Gesellschaft noch zu beschaffenden Mitteln fertigstellen zu können. Endlich wurden Ergänzungslinien der Bengal- und Nordwestbahn (Meterspur) mit staatlicher Unterstützung genehmigt, und zwar:

1. von Nandpara nach Nepalganj Ghat am Koriali-Flusse,
2. von Gonda nach Bulrampur und Tulsipur,
3. von Bhatni nach Tartipur mit einem Flügel nach Buruj.

Die Länge dieser mit 1 m Spurweite herzustellenden Ergänzungslinien beträgt 115 Meilen (185 km) mit einem Kostenaufwande von 800 000 Rupien.

Ausser diesen der Ausführung bereits nahe stehenden Bahnlinien sind Verhandlungen wegen Bildung von Gesellschaften für nachstehende Bahnen im Zuge:

1. von Delhi nach Samasata mit 5′ 6″ Spurweite, 400 Meilen Länge und 2,775.000 Rupien Baukosten,
2. von Lakhiserai nach Gya mit einem Flügel nach Bakhtiarpur, 5′ 6″ Spurweite, 100 Meilen Länge und 1,400.000 Rupien Bauaufwand,
3. von Mangalore an der Westküste von Indien nach Arsikere an der Süd-Mahratta-Eisenbahn mit 1 m Spurweite, 136·5 Meilen Länge und 940.000 Rupien Baucapital.

[„Railway News.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 21. December 1894 mit 15 Passagieren und 1891 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 24.624 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 2 Colli Spielwaaren, 300 Colli Mehl, 10 Colli Kartoffeln, 77 Colli Esswaaren, 220 Colli Zucker, 9 Colli Manufacturen, 50 Colli Farben, 2 Colli Spiritus, 499 Stück Pfosten, 4120 Stück Staffeln, 180 Stück Eichenholz, 5408 Stück Halbstaffeln, 4500 Stück $^1/_2$zöllige Bretter, 26 Stück Träme, 41 Stück Raaen, 2325 Stück Bretter; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 5 Colli Erdwachs, 25 Colli Mehl; nach Batavia 1 Collo Manufacturwaaren, 25 Colli Erdwachs; nach Bassorah 50 Colli Mehl, 50 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Mützen, 8 Colli Metallwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glasperlen; nach Bushire 50 Colli Zucker, 2 Colli Manufacturwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Bagdad 10 Colli Bier, 4 Colli Glasperlen, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Suez 7 Colli Wein, 3 Colli Schuhwaaren, 81 Colli Zucker, 10 Colli Esswaaren; nach Gedda 121 Colli Papier, 1100 Colli Zucker, 75 Colli Zündhölzchen, 15 Colli chemische Producte, 6 Colli Spiritus; nach Suakim 50 Colli Zucker; nach Aden 5 Colli Spielkarten, 13 Colli Garne, 203 Colli Metallwaaren, 4 Colli Tabak, 95 Colli Kartoffeln, 18 Colli Kurzwaaren, 136 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturen, 106 Colli Papier, 310 Colli Zucker, 300 Stück Gespärre, 800 Stück Bretter, 2155 Stück Staffeln; nach Massaua 3 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 50 Colli Spiritus; nach Zanzibar 9 Colli Baumwollwaaren, 81 Colli Mehl; nach Mozambique 30 Colli Mehl; nach Chinde 72 Colli Glasperlen; nach Bombay 643 Colli Papier, 258 Colli Glaswaaren, 10 Colli Garne, 58 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Spielkarten, 5 Colli Spiritus, 5 Colli Mützen, 75 Colli Glasperlen, 206 Colli Metallwaaren, 11 Colli Musikinstrumente, 5 Colli Spielwaaren, 83 Colli Manufacturen, 76 Colli Holzwaaren, 62 Colli Knöpfe, 46 Colli Wollwaaren, 4 Colli Thonwaaren, 132 Colli Seife, 119 Colli Baumwollwaaren, 323 Colli Farben, 181 Colli Lampentheile, 2 Colli Schuhwaaren; nach Cannanore 3 Colli Manufacturwaaren; nach Mangalore 8 Colli Metallwaaren, 10 Colli Kurzwaaren; nach Kurrachee 4 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spielkarten, 2 Colli Manufacturwaaren, 83 Colli chemische Producte, 8 Colli Papier; nach Calicut 6 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 3 Colli Mützen, 8 Colli Manufacturen, 150 Colli Zucker, 168 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Mützen, 8 Colli Glaswaaren, 36 Colli Papier; nach Bushire 50 Colli Zucker; nach Colombo 29 Colli Papier, 5 Colli Garne, 4 Colli Lampen, 10 Colli Manufacturwaaren, 2290 Stück Bretter; nach Rangoon 12 Colli Papier, 20 Colli Garne, 2 Colli Musikinstrumente, 3 Colli Lampentheile, 19 Colli Metallwaaren, 9 Colli Mützen; nach Melbourne 10 Colli chemische Producte, 13 Colli Holzwaaren, 15 Colli Glasperlen, 5 Colli Manufacturwaaren, 90 Colli Papier, 23 Colli Metallwaaren, 15 Colli Lampentheile; nach Calcutta 13 Colli Lampentheile, 75 Colli Glasperlen, 35 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Esswaaren, 26 Colli Kurzwaaren, 43 Colli Baumwollwaaren, 52 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spielkarten, 58 Colli Garne, 39 Colli Glaswaaren, 167 Colli Papier; nach Penang 47 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 107 Colli Papier, 6 Colli Kurzwaaren; nach Singapore 46 Colli Spielkarten, 7 Colli Mützen, 137 Colli Papier, 30 Colli Mehl, 6 Colli Glasperlen, 10 Colli chemische Producte, 45 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Metallwaaren; nach Soerabaya 10 Colli Papier, 3 Colli Schuhwaaren, 213 Colli Erdwachs, 515 Colli Mehl; nach Manila 345 Colli Bier, 1 Collo Schuhwaaren, 116 Colli Papier; nach Tegal 20 Colli Erdwachs; nach Banda 50 Colli Mehl; nach Samarang 28 Colli Erdwachs, 4 Colli Wollwaaren, 40 Colli Wein; nach Batavia 3 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl; nach Hongkong 54 Colli Papier, 190 Colli Stahl, 50 Colli Bier; nach Shanghai 37 Colli Seife, 190 Colli Stahl, 58 Colli Bier; nach Kobe 5 Colli Farben, 7 Colli Manufacturen, 50 Colli Droguen; nach Yokohama 35 Colli Insectenpulver; nach Venedig 250 Colli Baumwolle, 7346 Colli Ricinussamen, 201 Colli Träger, 666 Colli Leinsamen und 667 Colli Mirabolamen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 792.608 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) ist der III. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der I. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den vorbezeichneten Nachtrag III werden die im August 1892 und im Februar 1893 ausgegebenen Nachträge I und II zum Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 85 und durch den Nachtrag I zur „Sammlung u. s. w.“ alle bis Ende 1894 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen“ aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 18 (Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth) ist neu herausg

gegeben worden. Ferner sind an Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern erschienen:

1. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen),
2. Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt),
3. Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und
4. Nachtrag XIII zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 18 wird der im Juni 1881 herausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Handelsminister hat dem in der Dienstleistung bei der k. k. böhmischen Statthalterei stehenden k. k. Bezirkscommissär Carl Loula die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn von der Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Eger zur Stadt Netolitz übertragen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Jänner 1895.

Artikel	Lager am 1. Jänner	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Jänner
	Metercentner			
Weizen	2745	1211	602	3294
Roggen	144	203	29	318
Gerste	1376	145	63	1458
Hafer	6414	1181	1000	6595
Malz	685	548	707	526
Mais	1556	501	773	1284
Diverse	5546	827	732	5641
Total	18466	4616	3966	19116

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Jänner 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	101·15	—	101·15	—	—	—	—	—
Gerste	845·39	599·41	503·31	941·49	—	—	—	—
Hafer	2·20	100·74	—	102·94	200·43	—	200·43	—
Erbsen	1.2 9·18	503·—	205·26	1516·92	103·09	—	103·09	—
Bohnen	921·11	314·08	538·48	696·71	—	—	—	—
Raps	81·88	—	61·08	120·80	—	—	—	—
Wicken und Hirse	364·50	153·43	71·22	446·71	—	—	—	—
Mais	30·11	—	30·11	—	—	—	—	—
Leindotter	74·72	36·58	54·38	56·92	—	—	—	—
Kleesamen	—	—	—	—	55·83	—	55·83	—
Diverse	972·02	1.185·68	813·47	1.344·23	—	—	—	—
Zusammen	4.712·26	2.892·92	2378·46	5.226·72	359·35	—	359·35	—
Versicherungswerth . . fl.	44.587	31.174	21.134	54.627	4.260	—	4.260	—
Spiritus	402·29	291·01	—	693·30	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	8.072	4.657	—	12.729	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	3	4	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.660	2.000	500	3.160	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	[illegible]	4	1	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	500	2.000	500	2.000	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	250	1.160	250	1.160	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	4	1	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.847	1.555	—	7.402	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	1	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	5.847	1.555	—	7.402	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	3.580	1.050	—	4.630	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aufhebung des Tarifheftes Nr. 3 zu Theil II.

Am 31. März 1895 tritt das ab 1. April 1880 giltige Tarifheft Nr. 3 zu Theil II für den Bayerisch-Österreichisch-Ungarischen Güterverkehr nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I—VIII, und zwar zunächst ohne Ersatz, ausser Wirksamkeit.

Wien, am 7. Februar 1895. [75]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Nachtrag I zum Tarife.

Zu dem vom 1. Februar 1894 im obbezeichneten Verkehre giltigen Tarif-Theil II (Ausnahmetarif für Holz und Borke etc.) ist am 1. Jänner 1895 der Nachtrag I zur Ausgabe gelangt, welcher die Abänderung, bezw. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes, geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes C (Rinde, nicht zerkleinert) und schliesslich neue Frachtsätze für zerkleinerte Rinde enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 1. Februar 1895. [76]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

Verkehr directer Wagen mit Schlafstellen zwischen Triest und Venedig.

Seit 1. Jänner 1895 verkehren zwischen Triest Südbahnhof und Venedig via Nabresina—Cormons—Conegliano bei den Zügen 109, 1012, 581, bezw. 594, 1011, 108 directe Wagen I./II. Classe, welche eine Abtheilung mit zwei Schlafstellen, Toilette und Closetraum enthalten.

Die Benützung dieser Schlafstellen ist Reisenden mit Fahrlegitimationen I. Classe gegen ein Aufgeld von K. 5·— = fl. 2·50 in der Richtung Triest—Venedig, bezw. von Lire 5·— in der Richtung Venedig—Triest gestattet.

Wien, am 1. Februar 1895. [77]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der italienischen Südbahn.

Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume

a) nach Hafenplätzen der Levante für den Export aus Oesterreich und Ungarn,
b) nach Binnenstationen der Orientalischen Eisenbahnen.

Auflassung der Zollmanipulationsgebühr für Zucker.

Die im Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehre über Triest und Fiume laut

a) Tarif-Theil I für den Verkehr nach Hafenplätzen der Levante vom 1. Jänner 1891, Abschnitt B, Punkt 1 i) (Seite 9—10), und laut
b) Tarif für den Verkehr nach Binnenstationen der Orientalischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1892, Abschnitt B, Punkt 1 a), f) (Seite 22),

für die einer Steuerrestitution unterliegenden Güter vorgesehene Zollmanipulationsgebühr gelangt von nun ab bis auf Weiteres rücksichtlich des Artikels Zucker nicht zur Einhebung.

Wien, am 10. Februar 1895. [78]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eilgütertarif.) Mit 1. Februar ist ein neuer Tarif für die Beförderung von Eilgütern unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 15. Februar 1889 sammt Nachträgen in Kraft getreten. Der Tarif enthält die besonderen Verfrachtungsbedingungen für Eilgüter, die Tariftabellen für die Berg- und für die Thalfahrt zwischen Hamburg und Laube nebst Vorbemerkungen, und das Formular eines Eilgut-Ladescheines. In den besonderen Verfrachtungsbedingungen wird Nachstehendes bestimmt:

§ 1.

Die Verfrachtungsbedingungen für die gewöhnlichen Güter gelten auch für die Beförderung von Eilgütern, sofern nicht nachstehend besondere, von ersteren abweichende Verfrachtungsbedingungen angegeben sind.

§ 2.

Von der Eilgutbeförderung ausgeschlossene Güter.

Ausgeschlossen von der Beförderung als Eilgut sind Güter, welche eine Explosion befürchten lassen oder durch Selbstentzündung feuergefährlich werden können, alle giftigen, ätzenden und übelriechenden Güter, ferner lose zu verladendes Getreide, Sämereien und Hülsenfrüchte.

§ 3.

Bedingungsweise zu befördernde Eilgüter.

Bedingungsweise zugelassen nach vorheriger Verständigung mit der Gesellschaft am Abgangsorte sind aussergewöhnlich sperrige Güter, Gegenstände, welche länger als 6·3 m sind oder schwerer als 1500 kg wiegen, ferner die in den Tariftabellen mit † bezeichneten Güter, wenn der vorhandene Raum in den Eilgutschiffen die Beförderung als Eilgut gestattet und die Zusammenladung solcher Güter mit den übrigen Waaren ohne Gefahr für letztere geschehen kann.

Mit † sind folgende Güter im Tarife bezeichnet: Ammoniak, schwefelsaures, zum Düngen; Arsenik in luftdicht verschlossenen Blechbüchsen und diese in Ueberfässern; Kampher, roh und raffinirt; Chlorkalk; chromsaures Kali (Chromkali), sorgfältig in dichten, mit Papier ausgeklebten Fässern oder Kisten verpackt; gesalzene Därme; Haare (Ross- und Kuhhaare); gesalzene Häute; Hörner, Kupfervitriol; Phosphor, mit Wasser umgeben, in dicht verlötheten Blechbüchsen und diese in mit zwei starken Handhaben versehenen starken Kisten fest verpackt, welch letztere mit ihrem Inhalte nicht mehr als 100 kg wiegen dürfen und mit „Phosphor enthaltend", sowie mit „Oben" bezeichnet sein müssen; Sicherheitszündschnüre, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen dichten Schlauche bestehen, in dessen Innern eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, in Behältnissen aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1·2 m³ Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt, dass der Raum der äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnenden Behältnisse vollständig ausgefüllt ist; Pyridin; Terpentinöl zur Verladung entweder auf Deck oder im Schiffsraume, auch zusammen mit anderen ähnlichen Gütern.

Im Uebrigen müssen Eilgüter, welche durch blosses Zusammenladen mit anderen Eilgütern die letzteren zu beschädigen vermögen, so verpackt sein, wie es das Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorschreibt.

§ 4.

Beförderung der Eilgüter.

Die Beförderung der Eilgüter erfolgt, wenn andere Vereinbarungen nicht getroffen sind, nur von und nach den in dem Eilguttarife der Gesellschaft genannten Orten. Die Abfahrt der Eilgutschiffe findet in beiden Richtungen in der Regel wöchentlich mindestens dreimal statt. Eilgüter, welche bis zum Mittag des der Abfahrt vorhergehenden Tages ladebereit angeliefert werden, finden daher mit dem nächstabgehenden Eilgutschiffe Beförderung, sofern der jeweilige Wasserstand und der zur Verfügung stehende Laderaum in den Eilgutschiffen dies gestatten; andernfalls erfolgt die Beförderung mit den nächstabgehenden Eilgutschiffen in der Reihenfolge der Anlieferung der Eilgüter.

Bis auf Weiteres fahren die Eilgutschiffe in der Regel ab: von Laube nach Hamburg: Montag, Mittwoch und Freitag; von Hamburg nach Laube: Dienstag, Donnerstag und Sonnabend.

Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, in aussergewöhnliche Zeiten die Annahme und Beförderung von Eilgütern theilweise oder auch gänzlich einzustellen.

§ 5.

Berechnung der Eilgutfracht und Nebengebühren.

Für die Frachtberechnung auf Grund dieses Eilguttarifes ist der amtlich vermerkte Wasserstand laut Dresdener Pegel massgebend, und zwar in Laube desjenigen Tages, an welchem das Eilgutschiff reisefertig wird, in Hamburg desjenigen Tages, an welchem die Güteraufgabe des Absenders der Gesellschaft übergeben worden ist. Die Fracht ist für mindestens 100 kg, weitere angefangene 10 kg sind für voll zu bezahlen. Die zu erhebende Fracht und die Nebengebühren werden mit vollen 0·10 Mk. abgerundet, so dass Beträge unter 0·05 Mk. gar nicht, von 0·05 Mk. und mehr für 0·10 Mk. berechnet werden.

Bei Verladung von Eilgütern verschiedener Classification mit einem Ladescheine wird die Fracht für die ganze Sendung nach dem Eilfrachtsatze des dabei befindlichen höchst tarifirten Artikels berechnet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Dabei wird das vorgeschriebene Mindestgewicht von 100 kg ausser Betracht gelassen; einzelne Colli unter 100 kg werden also mit ihrem wirklichen Gewichte zur Frachtberechnung gezogen, wenn das Gewicht der mit einem Ladescheine aufgegebenen Eilgüter mindestens 100 kg beträgt.

Eilgüter werden nur einschliesslich unserer Versicherung angenommen. Ausnahme hievon machen die durchversicherten Eilgüter; auf solche sind die Stationen Hamburg und Laube ermächtigt, eine entsprechende Vergütung von der Fracht zu leisten. Das Verzeichniss dieser Vergütungen ist von genannten Stationen zu beziehen.

Zu den mit Frachtsätzen ausschliesslich Flussversicherung aufgeführten Waaren ist der Versicherungswerth vom Absender im Eilgut-Ladescheine anzugeben. Ist ein Versicherungswerth im Eilgut-Ladescheine nicht angegeben, so wird die Versicherungsprämie nach dem von der Verschiffungsstation nach bestem Wissen ermittelten Durchschnittswerthe des Eilgutes berechnet, während für etwaige Entschädigungsregulirungen die Anlage C der Verfrachtungsbedingungen massgebend ist.

Sollte wegen zu niederen Wasserstandes die Fahrt ab oder bis Laube nicht möglich sein, so werden die Güter in Dresden geladen, bezw. gelöscht. In diesen Fällen ermässigen sich die Frachtsätze um 10 Pfg. per 100 kg. Bei wissentlich unrichtiger Angabe der Menge oder Art des Gutes im Ladescheine Seitens des Absenders ist das Doppelte der vorenthaltenen Eilfracht zu zahlen.

§ 6.

Benachrichtigung von der Ankunft.

Von der Ankunft der Eilgüter am Bestimmungsorte wird der Empfänger sofort nach Eintreffen des Schiffes durch Zustellung des als Frachtbrief dienenden Ladescheines oder durch besondere schriftliche Mittheilung benachrichtigt.

§ 7.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

Der Percentsatz des natürlichen Gewichtsabganges vom Gesammtgewichte der Sendung, für welchen eine Untergewichtsvergütung nicht gewährt wird, ist in den Tariftabellen der Berg- und Thalfahrt angegeben.

§ 8.

Abnahme und Einladung der Eilgüter in Hamburg.

Die Eilgüter werden nur im Freihafengebiete eingeladen. Der gewöhnliche Ladeplatz daselbst befindet sich im Moldauhafen (vormals äusserer Oberläuderhafen) auf der Veddel, woselbst die Eilgüter sowohl zu Wasser, wie zu Lande angeliefert werden können. Letzterenfalls übernimmt sie die Gesellschaft gebührenfrei auf ihren Schuppen.

Die Abnahme von Eilgütern durch das zur Beförderung dienende Eilgutschiff erfolgt nur nach vorheriger jedesmaliger besonderer Vereinbarung mit der Geschäftsstelle daselbst und dann nur gegen Bezahlung der dadurch entstehenden wirklichen Schleppkosten. Zur Abnahme von Eilgütern mittelst Schuten ist die Gesellschaft nicht verpflichtet; übernimmt sie dieselbe, so geschieht dies nur nach § 4 der Anlage B der allgemeinen Verfrachtungsbedingungen. Die Mindestgebühr für eine jede Abnahme im Freihafengebiete beträgt jedoch nur 1·50 Mk.

§ 9.

Entlöschung und Ablieferung der Eilgüter in Hamburg.

Der Entlöschungsplatz für Eilgüter befindet sich im Moldauhafen auf der Veddel, woselbst die Eilgüter sowohl zu Wasser, wie zu Lande abgenommen werden können. Bei Aushändigung des Ladescheines oder der schriftlichen Mittheilung an den Empfänger über die Ankunft der Eilgüter hat derselbe sofort zu erklären, ob er die Eilgüter zu Wasser oder zu Lande selbst abnehmen will, oder ob er sie durch die Gesellschaft abgeliefert zu haben wünscht. Im Falle der Empfänger die Eilgüter selbst abnehmen will, sind dieselben von ihm binnen 48 Stunden nach Ankunft und Lieferbereitschaft zu übernehmen.

Die Ablieferung von Eilgütern mittelst Eilschiffen erfolgt nur nach vorheriger jedesmaliger besonderer Vereinbarung mit der Geschäftsstelle daselbst und dann nur gegen Bezahlung der dadurch entstehenden wirklichen Schleppkosten. Zur Ablieferung von Eilgütern mittelst Schuten ist die Gesellschaft nicht ververpflichtet. Uebernimmt sie dieselbe, so geschieht dies nur nach § 4 der Anlage B der Verfrachtungsbedingungen.

§ 10.

Aenderungen.

Die Herausgabe von Bestimmungen und Nachträgen wird jeweilig in der „Wiener Zeitung“, „Prager Zeitung“ und „Hamburger Börsenhalle“ veröffentlicht.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879. R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
314	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Chybi	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	21·3	13·9	7·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Hiedurch werden zugleich die Publicationen im Verordnungs-Blatte Nr. 125 und Nr. 147 ex 1894, sub den Positionen 1909 und 2678, ausser Wirksamkeit gesetzt
					Pruchna				22·7	16·2	6·5			
					Petrowitz				24·6	19·6	5·0			
					Bielitz				20·7	12·9	7·8			
					Lodygowice				23·1	16·8	6·3			
					Saybusch-Zablocie				24·0	18·3	5·7			
					Lobnitz				21·9	14·9	7·0			
					Ernsdorf				22·4	15·7	6·7			
					Grodzietz				23·1	16·8	6·3			
					Pogorsch				23·7	17·8	5·9			
					Skotschau				24·3	18·8	5·5			
					Golleschau				25·1	20·4	4·7			
					Hnojnik				28·0	25·2	2·8			
					Seibersdorf				23·7	17·8	5·9			
					Hruschau				27·3	20·1	7·2			
					M.-Ostrau				27·5	20·3	7·2			
					Schönbrunn				28·2	21·6	6·6			
					Oswięcim				14·9	7·2	7·7			
					Jawiszowice				17·1	13·1	4·0			
					Dziedits				18·9	10·2	8·7			
					Oderberg				26·4	18·1	8·3			
					Troppau				31·6	27·3	4·3			
					Teschen K.F.N.B. loco				26·7	23·5	3·2			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Dombrau)				26·7	16·0	10·7			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Karwin)				26·7	16·7	10·0			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Lonkau)				26·7	17·8	8·9			
					Teschen K.F.N.B. trs. (für Sendungen nach Trzynietz)				26·7	19·6	7·1			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Dobrzechów, Iwonicz, Żurawica, Przeworsk, Radymno, Przemyśl, Mościska, Sądowa-Wisznia, Lemberg und Brody)				17·8	12·2	5·6			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Bobowa, Rzeszów, Jarosłau und Gródek)				17·8	13·2	4·6			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Dębica)				17·8	14·2	3·6			
					Krakau trs. (für Sendungen nach Podlęże)				17·8	16·2	1·6			
					Podgórze-Bonarka trs. (für Sendungen nach Chabowka)				19·1	12·5	6·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
315	Buschtěhrader Eisenbahn		Knochen, roh. zur Erzeugung von Knochenschrot und Dünger	Carlsbad, Komotau, Saaz und Stationen von Trnowan bis einschliesslich Prag (Bubna), Prag (Smichow), Kralup und Rakonitz	Königsberg Maria Kulm	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	Gegenwärtig bestehende Taxen des Specialtarifes 3	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
316	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Melasse und Osmosewasser des Specialtarifes 2	Neubidschow	Smiřitz (S.N.D.V.B.)		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung	2 kr.	Im Kartirungswege		
317	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Sumach (Schmack)	Triest und Fiume	Altchemnitz	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. a) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Februar 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif, Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahn-Verband und Sächsisch-Indischen Verbandsverkehr vom 1. Juli 1893	a) 474 Pfennig 7*) " b) 366 " 5*) "	a) 453 Pfennig — b) 359 " 6*) "		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind
318	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, wie in den Positionen G 12, M 4, M 7 und O 7 der Güterclassification für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits genannt	Lobenstein, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Kulmbach, Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. In Lobenstein werden die Güter nur unfrankirt und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen	Vom 15. Februar 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Localtarife		3·28 Mark		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
319	Südbahn-Gesellschaft		Blockholz (Sägeklötze) der Position H—19, Ziffer 1 des Tarifes, Theil I	Pernegg	Langenwang	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	38	30	8	Im Kartirungswege		
				Mixnitz					38	30	8			
				Frohnleiten					48	40	8			
				Peggau					48	40	8			
				Stübing					52	44	8			
				Gratwein					52	44	8			
				Judendorf					52	44	8			
				Graz S.B.					56	48	8			
				Leoben S.B.					43	35	8			
320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk (gebrannt)	Prag (St.E.G.)	Lobositz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	24·8 kr.	17 kr.	7·8 kr.	Im Kartirungswege		
321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II	Hohenau (oder vice versa)	Iglau (Oe.N.W.B.)	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	101 kr.		Im Kartirungswege		
322	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

Berichtigung.

In der Publication des Verordnungs-Blattes Nr. 6 ex 1895, sub Post 138, hat es richtig zu lauten:
1. in der Rubrik „für Artikel“: „a) Holz der Classe C (excl. der zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer und excl. Schleifholz)“.
2. in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“: Die Frachtberechnung erfolgt im Sinne der allgemeinen Tarifbestimmungen nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Eisenbahnschwellen-Transporten nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens.

Lieferungs-Ausschreibung.

Auf der auf Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die **Lieferung von Verblend- und Formziegeln** im Offertwege zu vergeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung, Section Gürtellinie (XV. Bezirk, Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 22. Februar 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Lieferung darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des 3400 fl. ö. W. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Februar 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf den westlichen und östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist die **Verstärkung von eisernen Brückentragwerken** im öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst 8 Abtheilungen im Gesammtbetrage von rund ö. W. fl. 260.000·—.

Die Vergebung erfolgt nach Pauschalpreisen mit einem Auf- oder Abgebote, und können die Offerte auf eine oder mehrere Abtheilungen lauten, müssen jedoch mindestens sämmtliche Arbeiten einer Abtheilung umfassen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2 Ia der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 21. Februar l. J. um 12 Uhr Mittags im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im Februar 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife für

		Lagerzins per 100 kg und Woche
I.	**Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen, **Farbhölzer** in Blöcken, **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner	1/2 kr.
II.	**Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner	1 1/2 kr.
III.	**Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner	1 1/2 kr.
IV.	**Fabriksfeigen**, **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner	1 kr.
V.	**Haselnüsse,** geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner	1 1/4 kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker,** raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export in Partien von mindestens 500 Metercentner, **Mineralwässer** zum Export in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. | Wien, 12. Februar 1895. | VIII. Jahrgang.

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1893.

(Schluss.)

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel im Jahre 1893 waren bei den in Rede stehenden Bahnen grösser als im Vorjahre. Dieselben bestanden für alle Bahnen zusammengenommen in 110,864.658 Locomotivkilometern, 105,267.225 Nutzkilometern, 772,499.864 Personen- und 3.416,405.314 Lastwagen-Achskilometern, die von eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn zurückgelegt wurden, in 78,216.927 Personen- und 1.432,703.417 Lastwagen-Achskilometern, welche die eigenen Wagen auf fremden Bahnen durchlaufen haben, und in 8.618,362.008 Tonnenkilometern Nettolast.

An der Gesammtleistung der Fahrbetriebsmittel im Jahre 1893 participirten die

	Nutzkilometer		Achskilometer auf eigener Bahn von eigenen und fremden		Nettolast Tonnenkilometer	
	im Ganzen Millionen	pro Kilometer	Personenwagen	Lastwagen	im Ganzen Millionen	pro Kilometer
			Millionen			
Gemeinsame Eisenbahnen	19·5	7353	144·1	655·3	1821·1	685.203
Oesterr. Eisenbahnen	85·7	6054	628·4	2761·1	6797·3	480.046
und zwar:						
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	45·4	5619	346·0	1220·1	2995·3	370.661
Hauptbahnen	42·9	6080	332·4	1184·9	2903·8	411.030
Localbahnen	2·5	2415	13·6	35·2	91·4	89.996
Privatbahnen	40·3	6632	282·4	1541·0	3802·0	625.458
Hauptbahn-Unternehmungen	38·4	7144	273·5	1523·9	3765·9	699.374
Localbahn-Unternehmungen	1·8	2632	8·7	17·1	35·9	53.184
Zahnradbahnen	0·1	3801	0·2	—	0·2	8.961
Summe 1893	105·2	6258	772·5	3416·4	8618·4	512.311
Summe 1892	100·3	6016	745·1	3185·8	7955·4	477.064
Zunahme in Percent	4·9	4·0	3·7	7·2	8·3	7·4

Von der im Jahre 1893 geförderten Nettolast entfielen auf das Personengewicht 268·4 und auf das Gepäcks-, Güter- und Thiergewicht 8349·9 Millionen Tonnenkilometer. Ersteres hat somit um 22·7 Millionen oder 9·2 pCt. und letzteres um 640·2 Millionen oder 8·3 pCt. gegen 1892 zugenommen. Die Zunahme der Locomotiv- und Wagenleistungen, sowie auch jene der transportirten Nettolast betraf gleichmässig sowohl die gemeinsamen, als auch die österreichischen Eisenbahnen, ebenso vertheilte sich auch die Zunahme des specifischen Nettogewichtes, d. i. die Zahl der pro Kilometer Betriebslänge geförderten Netto-Tonnenkilometer auf beide Bahngruppen, indem bei ersterer dasselbe von 627.651 Tonnenkilometer im Jahre 1892 auf 685.203 Tonnenkilometer im Jahre 1893, demnach um 57.552 Tonnenkilometer oder 9·2 pCt., und bei letzterer von 477.064 Tonnenkilometer

im Vorjahre auf 512.311 Tonnenkilometer im Berichtsjahre, somit um 35.247 Tonnenkilometer oder 7·4 pCt. gestiegen ist.

Die Verkehrsergebnisse der gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen waren, entsprechend den Wagenleistungen, günstigere als im Jahre 1892. Es wurden im Jahre 1893 befördert:

	Personen im Ganzen	Personen pro Kilometer	Gütertonnen im Ganzen	Gütertonnen pro Kilometer
Gemeinsame Eisenbahnen	19,459.437	7.322	11,093.506	4.174
Oesterreichische Eisenbahnen	77,846.049	5.498	79,810.011	5.637
und zwar:				
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	38,886.177	4.817	24,830.724	3.073
Hauptbahnen	35,333.644	5.001	20,957.927	2.967
Localbahnen	3,552.533	3.525	3,872.797	3.811
Privatbahnen	38,959.872	6.409	54,979.287	9.045
Hauptbahn-Unternehmungen	36,458.816	6.771	52,729.591	9.792
Localbahn-Unternehmungen	2,218.500	3.285	2,238.263	3.318
Zahnradbahnen	282.556	14.627	11.433	592
Summe 1893	97,305.486	5.784	90,903.517	5.404
Summe 1892	92,074.080	5.521	85,271.793	5.113
Zunahme in Percenten	5·7	4·8	6·6	5·6

Von der Gesammtzahl der beförderten Personen benützten 1·1 pCt. die I., 8·4 pCt. die II., 87·5 pCt. die III. und 0·3 pCt. die IV. Wagenclasse, während 2·7 pCt. aller Reisenden dem Militärstande angehörten.

Vom Gesammtgewichte der transportirten Güter entfielen auf Gepäck 0·2 pCt., Eilgut 0·7 pCt., Frachtgut 93·8 pCt. und auf frachtpflichtige Dienst(Regie)güter 5·3 pCt. Die Gesammtlänge der von den beförderten Reisenden und transportirten Gütern im Jahre 1893 durchfahrenen Wegstrecken ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Personenkilometer im Ganzen Millionen	Personenkilometer pro Kilometer Betriebslänge	Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt Kilometer	Tonnenkilometer im Ganzen Millionen	Tonnenkilometer pro Kilometer Betriebslänge	Jede Tonne hat durchschnittlich durchlaufen Kilometer
Gemeinsame Eisenbahnen	666·0	250.601	34·2	1770·1	666.014	159·6
Oesterreichische Eisenbahnen	2847·3	201.083	36·6	6579·8	464.691	82·4
und zwar:						
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	1517·9	187.836	39·0	2879·1	356.286	115·9
Hauptbahnen	1458·2	206.398	41·2	2792·2	395.231	133·2
Localbahnen	59·7	58.784	16·8	86·9	85.516	22·4
Privatbahnen	1329·4	218 692	34·1	3700·7	608.800	67·3
Hauptbahn-Unternehmungen	1293·8	240·265	35·5	3667·3	681.069	69·5
Localbahn-Unternehmungen	34·1	50.542	15·4	33·3	49.354	14·9
Zahnradbahnen	1·5	78.211	5·3	0·1	3.095	5·2
Summe 1893	3513·3	208.845	36·1	8349·9	496.355	91·9
Summe 1892	3228·5	193.603	35·1	7709·7	462.327	90·4
Zunahme in Percenten	8·8	7·9	2·8	8·3	7·4	1·7

Im Durchschnitte hat jeder Reisende der I. Classe 80·8, der II. Classe 55·3, der III. Classe 32·5, der IV. Classe 27·9 und vom Militärstande 75·3 km durchfahren, während jede Tonne vom Gepäck 93·0, vom Eilgut 107·7, vom Frachtgut 89·9 und vom Regiegut 124·4 km weit transportirt wurde.

Die Betriebseinnahmen der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen waren, entsprechend den günstigeren Verkehrsergebnissen im Jahre 1893, durchaus bessere als im Vorjahre; denn nicht nur die absoluten, sondern auch die relativen Einnahmeergebnisse haben, wie dies aus der nachstehenden Darstellung ersichtlich ist, einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre beliefen sich auf fl. 3,079.337 oder 6·3 pCt., die aus dem Gepäcksverkehre auf fl. 227.725 oder 9·2 pCt., die aus dem Eilgutverkehre auf fl. 836.267 oder 14·1 pCt. und die aus dem Frachtgutverkehre auf fl. 13,090.066 oder 8·0 pCt.; dagegen die Mindereinnahmen aus den sonstigen Ertragsquellen (Mieth- und Pachtzinse, Wagen- und Sackmiethe, Gebühren für telegraphische Depeschen und sonstige Erträgnisse) auf fl. 100.800 oder 2·1 pCt. Nach den einzelnen Bahngruppen geordnet, betrugen die

	Transporteinnahmen im Ganzen	Transporteinnahmen pro Kilometer	Betriebseinnahmen im Ganzen	Betriebseinnahmen pro Kilometer
	Gulden		Gulden	
Gemeinsame Eisenbahnen	50,209.335	18.856	51,348.404	19.283
Oesterreichische Eisenbahnen	187,152.856	13.217	190,723.337	13.469
und zwar:				
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	77,062.766	9.536	78,042.613	9.658
Hauptbahnen	72,665.770	10.286	73,549.396	10.411
Localbahnen	4,396.996	4.327	4,493.217	4.422
Privatbahnen	110,090.090	18.111	112,680.724	18.537
Hauptbahn-Unternehmungen	107,233.303	19.915	109,746.241	20.381
Localbahn-Unternehmungen	2,659.119	3.941	2.734.033	4.225
Zahnradbahnen	197.668	10.232	200.450	10.376
Summe 1893	237,362.191	14.110	242,071.741	14.390
Summe 1892	220,128.799	13.196	224,939.149	13.484
Zunahme in Percenten	7·8	6·9	7·6	6·7

Vom Gesammtbetrage der vorstehend nachgewiesenen Betriebseinnahmen entfielen auf die Transporteinnahmen fl. 237,362.191 oder 98·1 pCt. und auf die sonstigen Einnahmen fl. 4,709.550 oder 1·9 pCt. An den Transporteinnahmen participirten wieder die Einnahmen aus dem Personenverkehre mit fl. 51,580.738 oder 21·3 pCt. und die aus dem Gepäcks- und Güterverkehre mit fl. 185,781.453 oder 76·8 pCt. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre kamen auf die I. Classe 6·7 pCt., auf die II. Classe 22·1 pCt., auf die III. Classe 68·1 pCt., auf die IV. Classe 0·2 pCt. und auf die Militärpersonen 2·8 pCt. Durchschnittlich wurden für jeden Reisenden der I. Classe fl. 3·20, der II. Classe fl. 1·39, der III. Classe fl. 0·41, der IV. Classe fl. 0·39, vom Militärstände fl. 0·54 und für jeden Reisenden überhaupt fl. 0·53 eingenommen, während für jede Tonne vom Gepäck fl. 15·43, vom Eilgut fl. 10·34, vom Frachtgut fl. 2·07 und von einer Tonne Fracht überhaupt fl. 2·16 eingingen.

Die Betriebsausgaben der in Rede stehenden Eisenbahnen haben gegen das Vorjahr eine Erhöhung um fl. 5,131 334 oder 4·7 pCt. erfahren, welche sich gleichmässig sowohl über die verschiedenen Dienteszweige, als auch über die einzelnen Bahngruppen vertheilte. Die Zunahme der Ausgaben betrug bei der allgemeinen Verwaltung fl. 84.826 oder 2·0 pCt., bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung fl. 1,280.252 oder 4·5 pCt., beim Verkehrs- und commerciellen Dienste fl. 1,881.207 oder 4·3 pCt. und beim Zugförderungs- und Werkstättendienste fl. 1,885.049 oder 5·7 pCt.

Dagegen haben sich die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben, als: Steuern, Stempelgebühren, Kosten der Einquartirung, Beiträge der Bahnverwaltungen zu den Humanitätsinstituten, Einzahlungen zum Reservefonde, Bezüge des Verwaltungsrathes, Zahlungen für Zinsen und den Amortisationsfond u. dgl. gegen das Jahr 1892 um fl. 307.163 oder 1·4 pCt. vermindert. Es betrugen im Jahre 1893 die

	Betriebsausgaben im Ganzen	Betriebsausgaben pro Kilometer	in Percent der Betriebseinnahmen	Gesammtausgaben im Ganzen	Gesammtausgaben pro Kilometer	in Percent der Betriebseinnahmen
	Gulden			Gulden		
Gemeinsame Eisenbahnen	20.752.350	7.793	40·4	25,675.261	9.642	50·0
Oesterreichische Eisenbahnen	93.968.080	6.636	49·3	111,466.891	7.872	58·4
und zwar:						
Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	47,091.606	5.827	60·3	53,965.390	6.678	69·1
Hauptbahnen	45,044.625	6.376	61·2	51,750.784	7.325	70·4
Localbahnen	2,046.981	2.014	45·5	2,214.606	2.179	49·3
Privatbahnen	46,876.474	7.711	41·6	57,501.501	9.459	51·0
Hauptbahn-Unternehmungen	45,608.034	8.380	41·5	56,116.575	10.312	51·1
Localbahn-Unternehmungen	1,157.873	1.963	42·3	1,262.163	2.139	46·1
Zahnradbahnen	110.567	5.723	55·2	122.763	6.355	61·2
Summe 1893	114,720.430	6.819	47·4	137,142.152	8.152	56·6
Summe 1892	109,589.096	6.569	48·7	132.317.981	7.932	58·8
Gegen das Vorjahr	+ 4·7%	+ 3·8%	− 1·3	+ 3·6%	+ 2·8%	− 2·2

Am Gesammtbetrage der Ausgaben participirten die eigentlichen Betriebsausgaben mit 83·7 pCt. und die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben, welche im Ganzen fl. 22,421.722 betragen haben, mit 16·3 pCt.

Die vorstehend nachgewiesene Summe der Betriebsausgaben vertheilte sich mit fl. 4,246.918 oder 3·7 pCt. auf die allgemeine Verwaltung, mit fl. 29,778.393 oder 25·9 pCt. auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, mit fl. 45,996.442 oder 40·1 pCt. auf den Verkehrs- und commerciellen Dienst und mit fl. 34,698.677 oder 30·3 pCt. auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst.

In Folge der bedeutenden Vermehrung der Einnahmen und verhältnissmässig geringen Zunahme der

Ausgaben gestaltete sich der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1893 erträgnissreicher als im Vorjahre, indem das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (der Betriebscoëfficient) von 48·7 pCt. im Jahre 1892 auf 47·4 pCt. im Gegenstandsjahre zurückgegangen ist. Für die gemeinsamen Eisenbahnen berechnete sich der Betriebscoëfficient um 1·9 pCt., für die österreichischen Eisenbahnen um 2·3 pCt., für die in der Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen um 3·1 pCt. und bei den Privatbahnen um 1·6 pCt. günstiger als im Vorjahre.

Mit Inbegriff der übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre, der Zinsen und sonstigen Einnahmen, sowie des Erfordernisses aus dem Titel der staatlichen Garantie bezifferte sich die den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1893 zur Verfügung gestandene Summe der Einnahmen mit fl. 295,066.254, von welcher fl. 266,658.357 verwendet und fl. 28,407.897 erübrigt worden sind. Die auf die einzelnen Einnahmen- und Ausgabentitel entfallenden Beträge sind aus der nachstehenden Zusammenstellung zu ersehen:

	Gemeinsame Eisenbahnen	Oesterreichische Eisenbahnen: Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction: Hauptbahnen	Localbahnen	Staatsbahnen in fremdem Staatsbetriebe	Privatbahnen: Hauptbahn-Unternehmungen	Localbahn-Unternehmungen	Zahnradbahnen	Zusammen
	Gulden							
Einnahmen aus allen Verkehrszweigen	51,348.404	73,549.396	4,493.217	—	109,370.473	2,626.541	157.922	241,545.953
Uebertragene Ueberschüsse früher. Jahre	8,607.068	420.245	24.611	—	2,405.635	168.751	9.804	11,636.114
Zinsen und sonstige Einnahmen	12,362.370	6,044.245	32.862	130.976	17,640.670	1,307.422	141.192	37,659.737
Erforderniss aus dem Titel der staatlichen Garantie	929.587	2,205.812	13.902	—	1,075.149	—	—	4,224.450
Gesammtbetrag der Einnahmen	73,247.429	82,219.698	4,564.592	130.976	130,491.927	4,102.714	308.918	295,066.254
Davon wurden verwendet:								
zur Bestreitung der eigentlichen Betriebsausgaben	20,752.350	45,044.625	2,007.034	—	45,099.062	1,299.393	101.053	114,303.517
als Beiträge zu den Reserve- und Erneuerungsfonds	14.986	—	35.034	—	576.656	39.929	13.012	679 617
zu sonstigen Zwecken	9,593.522	19,159.628	592.219	35	21,763.290	407.983	164.142	51.680.819
zur Tilgung des Anlagecapitals	4,500.365	392.559	22.206	—	4,258.566	65.162	2.2[illegible]0	9,241.058
zur Verzinsung des Anlagecapitals	28,086.897	4,370.690	616.349	—	43,812.224	1,894.901	14.900	78,795.961
zur Zahlung der Superdividende	—	540.000	—	—	11,305.035	112.350	—	11,957.385
Gesammtbetrag der Ausgaben	62,948.120	69,507.502	3,272.842	35	126,814.833	3,819.718	295.307	266.658.357
verbliebener Ueberschuss 1893	10,299.309	12,712.196	1,291.750	130.941	3,677.094	282.996	13.611	28.407.897
verbliebener Ueberschuss 1892	8,607.068	9,601.063	1,246.041	126.624	2,325.159	261.156	9.804	22,176.915
Gegen das Vorjahr mehr	1,692.241	3.111.133	45.709	4.317	1,351.935	21.840	3.807	6,230.982

Das Erforderniss aus dem Titel der staatlichen Garantie bezifferte sich im Jahre 1893 für 11 gemeinsame und österreichische Eisenbahnen insgesammt mit fl. 4,224.450; dasselbe hat somit gegen 1892 um den Betrag von fl. 1,418.881 oder 25·1 pCt. abgenommen. Dagegen erhöhte sich die im Gegenstandsjahre bei 12 österreichischen Eisenbahnen zur Zahlung gelangte Superdividende zusammen von fl. 11,957.385 gegen das Vorjahr um den Betrag von fl. 2,550.603 oder 27·1 pCt. Eine ebenso bedeutende Zunahme erfuhren die bei den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen verbliebenen Ueberschüsse, welche zum grössten Theile auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Dieselben betrugen Ende 1893 im Ganzen fl. 28,407.897, stiegen demnach gegen 1892 um den Betrag von fl. 6,230.982 oder 28 pCt.

Die Fonds der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen besassen zu Anfang und Ende des Jahres 1893 folgenden Vermögensstand:

	Anfang 1893	Ende 1893
	Gulden	
Pensionsfonds	46,560.339	47,874.921
Unterstützungs- und Krankenfonds	3,063.730	3,304.956
Reservefonds	35,744.502	35,795.438
Erneuerungs- und sonstige Fonds	11,393.533	6,232.577

Der Vermögenszuwachs belief sich sonach bei den Pensionsfonds auf fl. 1,314.582, bei den Unterstützungs- und Krankenfonds auf fl. 241.226 und bei den Reservefonds auf fl. 50.936. Hingegen ergab sich bei den Erneuerungs- und sonstigen Fonds eine Vermögensabnahme von fl. 5,160.956.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Geleiseverlängerung am Westbahnhofe in Wien: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung des Geleises Nr. XIV am Westbahnhofe in der Richtung gegen den Neubaugürtel und die Verbindung desselben mit dem an der Ankunftseite des Westbahnhofes befindlichen, zum Holzlagerplatz am Neubaugürtel führenden Geleise anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 2464.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Weichensicherungs-Anlagen in mehreren Stationen.) Das Project für die Weichensicherungs-Anlagen in der Station Startsch-Trebitsch und der Kohlenhaltestelle Iglau der Linie Wien—Tetschen, sowie in der Station Libňowes der Linie Prag—Mittelwalde wurde genehmigt. [17. Jänner. Z. 69.393 ex 1894.]

— (Linien Wien—Tetschen, Pardubitz—Liebau, Prag—Mittelwalde, Chlumetz—Parschnitz und Wostroměř—Jičin: Bauliche Veränderungen in mehreren Stationen und Haltestellen.) Für nachfolgende Herstellungen wurde der Bauconsens ertheilt, und zwar:

a) Linie Wien—Tetschen:

1. Verbreiterung des Perrons und Abschrankung desselben mit Schubthüren und Umstellung von Perronlaternen in der Haltestelle Bisamberg.
2. Aufstellung einer neuen Laterne nächst dem Wasserstationsgebäude in der Station Znaim.
3. Verlängerung des Perrons zwischen den Geleisen II und III in der Station Gröschelmauth.
4. Vermehrung der Ständerlaternen in der Station Mähr.-Budwitz.
5. Umstellung einer alten und Aufstellung einer neuen Ständerlaterne in der Station Iglau.
6. Neuer Kohlenverladeplatz in der Station Deutschbrod.
7. Aufstellung einer transparenten Aufschrift nächst des Uebergangssteges in der Station Časlau.
8. Ueberdeckung der Weiche Nr. 12 und Verlängerung des Perrons zwischen den Geleisen I und II in der Station Gross-Wossek.
9. Perronverlängerung in der Haltestelle Libitz.
10. Perronverlängerung zwischen den Geleisen I, II und III in der Station Nimburg.

b) Linie Pardubitz—Liebau:

11. Verlängerung des Ladeplatzes in der Station Medleschitz.
12. Verdichtung der Einfriedung in km 2·9—3·1 rechts der Bahn und Verlängerung der Schotterperrons zwischen den Geleisen II, III und IV, sowie Vermehrung der Ständerlaternen in der Station Rossitz.

c) Linie Prag—Mittelwalde:

13. Perronverlängerung und Vermehrung der Ständerlaternen in der Station Žiželitz.

d) Linie Chlumetz—Parschnitz:

14. Perronverlängerung und Abtragung mehrerer disponibler Ständerlaternen in der Station Chlumetz.
15. Neuer Schotterperron und Aufstellung von drei Ständerlaternen in der Station Altpaka.
16. Perronverlängerung und Vermehrung der Ständer- und Consolenlaternen in der Station Arnau.

e) Linie Wostroměř—Jičin:

17. Neuer Ladeplatz in der Station Jičin.

[17. Jänner, Z. 58.166 ex 1894.]

— (Linie Wien—Tetschen: Anbau an das Heizhaus in Tetschen.) Zum Zwecke der Errichtung einer Schreibstube für den Locomotivaufseher wurde an das Heizhaus in der Station Tetschen ein Anbau hergestellt. [23. Jänner, Z. 4088.]

— (Wirthschaftsschuppen in Friedenau.) In der Haltestelle Friedenau wird für Zwecke des Bahnwächters beim Wächterhaus Nr. 157 ein Wirthschaftsschuppen hergestellt. [23. Jänner, Z. 4089.]

— (Verlängerung eines Stockgeleises in Polep: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung des auf der südlichen Seite der Station Polep bestehenden Stockgeleises bereits anberaumt. [G.-I.-Z. 2571.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Bauliche Veränderung in der Station Zdiretz.) Die in der Station Zdiretz befindlichen gräflich Clam-Gallas'schen Holzverladeanlagen wurden durch Herstellung eines Holzlager- und Verkaufsplatzes nächst der Dampfsäge erweitert. [17. Jänner, Z. 68.092 ex 1894.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Flugdach in Friedland.) In der Station Friedland wird für Zwecke des Berthold Weeber ein Flugdach hergestellt. [23. Jänner, Z. 636.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauherstellungen.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project betreffs Vergrösserung der Güterschuppen in den Stationen Gablonz-Brandl und Maffersdorf a. N. der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung übersendet. [28. Jänner, H.-M.-Z. 4899.]

Salzkammergut-Localbahn. (Aufstellung von Zugschranken: Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die Localcommission, betreffend die Aufstellung eines Zugschrankens an der Niveau-Uebersetzung der Salzkammergut-Localbahn über die Itzlingerstrasse in Salzburg, auf den 13. Februar anberaumt. [7. Februar, H.-M.-Z. 6583.]

Schleppbahn vom St. Josefschachte in der Gemeinde Hurr. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat hinsichtlich der von der südböhmischen Steinkohlen-Gewerkschaft beabsichtigten Errichtung einer Schleppbahn vom St. Josefschachte in der Gemeinde Hurr zu der Centralanlage in der Nähe der Mariengrube in der Gemeinde Brod die politische Begehung auf den 16. Februar anberaumt. [7. Februar, H.-M.-Z. 6877.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage in der Station Preschen.) In der Station Preschen wurden zur Sicherung des Zugsverkehres zwei zweiarmige Semaphore aufgestellt, wovon der eine bei der Einfahrt von Dux, der andere bei der Einfahrt von Maria-Ratschitz situirt ist. Diese Einfahrtssignale sind durch ein nächst dem Aufnahmsgebäude in einer eigenen Hütte untergebrachtes Signalstell- und Weichenriegelwerk in eine derartige Abhängigkeit gebracht, dass stets nur bestimmte Fahrtrichtungen gleichzeitig freigegeben werden können. Von diesem Centralapparate aus erfolgt das Stellen der beiden Einfahrtssignale und die Verriegelung von vier Weichenpaaren und fünf einzelnen Weichen, sowie die Verriegelung dreier Sperrbäume. Die Handhabung des Signalstell- und Weichenriegelwerkes obliegt dem diensthabenden Verkehrsbeamten, kann aber auch unter Aufsicht und Verantwortung des Beamten durch einen Stationsbediensteten stattfinden. Dieser Apparat enthält 18 Hebel, und zwar neun Weichenriegelhebel, drei Sperrbaumriegelhebel, zwei Signalstellhebel und vier Fahrstrassenhebel. Das locale Stellen der in die Sicherungsanlage einbezogenen Weichen und die locale Bedienung der drei Sperrbäume obliegt den zwei Weichenwächtern. Ein Einfahrtssignal kann erst dann auf „Erlaubte Fahrt" gestellt werden, wenn die Weichen und die Sperrbäume mit der Hand in die dem Zugslaufe entsprechende Stellung gebracht, verriegelt und in dieser Stellung durch den umgelegten Fahrstrassenhebel verschlossen gehalten sind. Bei dem Umlegen des Fahrstrassenhebels wird zugleich das Einfahrtssignal entriegelt. Die in der Station Preschen vorhandenen zwei elektrischen Distanzsignale, welche vom Telegraphenbureau aus gehandhabt werden, sind in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. [G.-I.-Z. 23.779 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

8. Februar. Gesammtverkehr auf den Linien Hliboka—Karapcziu und Karapcziu—Czudin wieder aufgenommen.

10. Februar. Gesammtverkehr auf den Strecken Stanislau—Husiatyn und Hliboka—Berhometh wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

8. Februar. Auf den Strecken Krasne—Tarnopol und Lemberg—Bełzec wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

9. Februar. In der Strecke Podwołoczyska—Tarnopol wurde sowohl der Personenzugsverkehr, als auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

8. Februar. Auf der Localbahnstrecke Bruck a. d. L.—Hainburg konnten wegen Schneeverwehung in km 6·5 die Züge 1401 und 1404 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Südbahn-Gesellschaft:

8. Februar. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Pragerhof—Kanizsa der Frachtenverkehr eingestellt werden.

8. Februar. Wegen heftigem Schneesturm musste in den Strecken St. Peter—Fiume, St. Peter—Triest und Nabresina—Cormons der Frachtenverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

9. Februar. In den Strecken St. Peter—Fiume, St. Peter—Nabresina, Cormons—Triest und Pragerhof—Kanizsa wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.

8. Februar. In Folge heftiger Schneewehen konnte in der Strecke Gross-Jedlersdorf—Stammersdorf der Zugsverkehr erst mit Zug Nr. 24 aufgenommen werden.

Literatur.

Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen. (Eisenbahn-Betriebsordnung.) Von der im Druck und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei herausgegebenen Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen ist das 54. Heft, enthaltend die Eisenbahn-Betriebsordnung, soeben in zehnter, durch die bisherigen Abänderungen ergänzter Auflage erschienen. Von der letzten Auflage dieses Heftes unterscheidet sich die genwärtige Auflage im Wesentlichen dadurch, dass in derselben an geeigneter Stelle jene Artikel des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung, welche sich auf den Inhalt der Eisenbahn-Betriebsordnung beziehen, zum Abdrucke gelangt sind. Den Schluss des Heftes bilden die Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852 in Beziehung auf Eisenbahnen und Staatstelegraphen und die Bestimmungen, betreffend die Bestrafung von Uebertretungen der Eisenbahn-Betriebsordnung durch die politischen Behörden. Der Preis des Heftes beträgt wie bisher 20 Kreuzer.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. Februar dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Böhmischen Westbahn Max Ritter von Gomperz den Stern zum Comthurkreuze des Franz Josef-Ordens und dem Generalsecretär und Chef der Centraldirection der genannten Bahngesellschaft, Regierungsrath Dr. Angelo Ritter von Kuh, taxfrei den Titel eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. Jänner dem Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kais. Rath Peter Friedrich Kupka, die grosse goldene Medaille mit dem Allerhöchsten Bildnisse und Wahlspruche allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8238·99	2335·73	1806·30	8768·42
Roggen	811·50	1903·89	1140·85	1574·54
Gerste	1138·28	730·04	461·79	1406·53
Hafer	1334·63	1365·39	330·52	2369·50
Mais	795·51	380·26	662·06	513·71
Mehl	937·29	1387·35	926·84	1397·80
Wein	6660·54	217·61	269·87	6608·28
Verschiedene	900·80	1486·38	1511·22	875·96
Zusammen	20817·54	9806·65	7109·45	23514·74
Versicherungswerth	346.165	54.850	56.350	3446 65

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	31	12	11	32
Versicherungswerth	200.215	58.535	79.965	178.785
Abgesondert übertragene Warrants	4	3	2	5
Versicherungswerth	11.800	5.400	4.300	12.900
Lombardbetrag	4.700	1.900	1.300	5.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Jänner 1895
		vom ersten bis letzten Jänner		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	78.455	28.499	26.574	80.380
Darunter wichtige Waaren:				
Stärke	6.257	402	521	6.138
Wein	7.412	2.835	2.954	7.293
Zucker	25.584	17.122	13.492	29.214
Diverse	39.202	8.140	9.607	37.735
Assecuranzwerth . . fl.	2,955.356	795.220	826.204	2,924.372

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Jänner 1895
		vom ersten bis letzten Jänner		
Lagerscheine:				
Stück	80	—	—	80
Versicherungswerth . fl.	152.325	—	—	152.325
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	66.900	—	—	66.900

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Jänner 1895
		vom ersten bis letzten Jänner		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	64.684	3.093	12.035	55.742
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	14.087	—	1.039	13.048
Hafer	8.627	2.007	3.082	7.552
Korn	17.955	703	734	17.924
Mais	8.176	—	427	7.749
Reps	8.176	—	4.539	3.637
Diverse	7.663	383	2.214	5.832
Assecuranzwerth . . fl.	467.870	30.670	104.190	394.350

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Jänner 1895
		vom ersten bis letzten Jänner		
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth . fl.	68.020	—	—	68.020
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Lindau Rangirbahnhof.

Im vorstehend genannten Güterverkehre gelangen am 1. März 1895 zwischen der Station Lindau Rangirbahnhof der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten sonstigen Eisenbahnen andererseits directe Frachtsätze zur Einführung.

Ueber dieselben ertheilt die Station Lindau Rangirbahnhof, wie auch das Auskunftsbureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, und die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Innsbruck nähere Auskunft.

Wien, am 8. Februar 1895. [79]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für den Transport lebender Thiere zwischen Vorarlberger Stationen und Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen vom 1. Juli 1882.

Aufhebung des Tarifes und des Reglements.

Der Tarif vom 1. Juli 1882 und das Reglement für den Transport lebender Thiere zwischen Stationen der k. k. priv. Vorarlberger Bahn einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen andererseits tritt mit 15. April 1895 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 8. Februar 1895. [80]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Bahn.

Nachtrag I zum Ausnahmetarife.

Mit 1. März 1895 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts, Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Andrichau, Kalwarya Zebrzydowska, Kenty, Kleza gorna, Kozy, Wadowice der Localbahn Bielitz-Kalwarya;
2. Frachtsätze für Coakssendungen nach Wien-Nordbahnhof;
3. Frachtsätze nach Station Friedek-Mistek der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
4. Berichtigungen.

Exemplare des bezüglichen Nachtrages I sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 6. Februar 1895. [81]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Uebernahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Schiffstationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Frachtermässigung im Verkehre nach Budapest.

In dem vom 15. Februar 1890 giltigen Uebernahmetarife für den Transport von Zucker aller Art (excl. Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gelangt mit Giltigkeit vom 1. März 1895 an Stelle des im Nachtrage I (giltig vom 15. Februar 1892), Schnitttafel II, im Verkehre nach Budapest (auch Donau-Uferbahnhof) bestehenden Schnittfrachtsatzes von 60 kr. pro 100 kg der ermässigte Schnittfrachtsatz von **57·6** kr. pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 7. Februar 1895. [82]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1895.) Ab 1. Februar wird von der Localbahnstation Ebermannstadt Reisegepäck nach allen Hauptbahnstationen direct abgefertigt. Die Gepäck-Frachtberechnung geschieht durch Anstoss der Localbahntaxe an die ab Forchheim sich ergebende Gepäckfracht nach der Bestimmungsstation.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar kam der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes.
II. Ergänzungen der Tariftabelle.

Localgütertarif des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahn-Gütertarife Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Elberfeld-, Frankfurt a. M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.-, Magdeburg- und Oldenburg-Erfurt, Norddeutscher, Niederdeutscher, sowie Thüringisch-Bayerischer Gütertarif. (Neue Frachtsätze.) Am 1. Februar wurden directe Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr für die bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehr dienende Haltestelle Wernsdorf an der Strecke Merseburg—Mücheln in den obenbezeichneten Tarifen eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Bayerisch-Belgischer Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Einbeziehung neuer belgischer Stationen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die Stationen Gentbrugge (Nord- und Süd-) der Belgischen Staatsbahn mit den bestehenden Frachtsätzen für Gent (local) in den vorbezeichneten Holztarif einbezogen, und ist dementsprechend die Vormerkung in der Assimilationstabelle, Seite 27, zu machen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Neue Frachtsätze für den Verkehr der Station Kufstein mit österr. Stationen.) Mit sofortiger Giltigkeit kommen für den Güterverkehr zwischen Kufstein einerseits, dann den Stationen Asch, Eger, Franzensbad, Haslau und Salzburg andererseits nachstehende Frachtsätze in österr. Währung zur Einführung.

Tarifkilometer	Kufstein nach und von	Frachtsätze für 100 kg in Kreuzer österr. Währung									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	Allgemeine Stückgut-classe	Specialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				
					A 1	B	A 2	I	II	III
387	Asch	525	262	194	164	144	121	109	86	57
359	Eger	488	244	181	154	134	113	102	81	54
366	Franzensbad	498	249	184	156	136	115	104	82	55
378	Haslau	513	256	189	161	141	118	107	85	56
123	Salzburg	182	91	69	60	51	44	39	32	23

Tarifkilometer	Kufstein von und nach	Frachtsätze für 100 kg in Kreuzer österr. Währung — Ausnahmetarife Nr.					
		1		2	3	4	5
		a	b				
387	Asch	75	66	49	49	35	48
359	Eger	71	61	46	46	33	44
366	Franzensbad	72	62	47	47	34	45
378	Haslau	74	65	48	49	35	46
123	Salzburg	29	24	18	22	15	16

Deutsch-Italienischer Güterverkehr (via Gotthard). (Wein-Ausnahmetarif.) Laut Bekanntmachung der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vom 30. Jänner bleibt der Ausnahmetarif Nr. 11bis für Wein aus Italien (publicirt durch Nachtrag VIII zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes) ab 15. Februar auf weitere zwei Jahre in Kraft.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafen-Stationen. (Nachtrag IX zum Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar ist zu dem Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafen-Stationen vom 1. Jänner 1892 der Nachtrag IX herausgegeben, welcher von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen ist. Er enthält u. A. anderweite ermässigte Frachtsätze für Bleiweiss, Bleimennige und Zinkweiss zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien — neue Classe 17 — Frachtsätze für ordinäre braune und grüne Hohlglaswaaren, als: Wein-, Bier-, Liqueur- und Mineralwasserflaschen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Colonien — neue Classe 18 — sowie Frachtsätze der Classen 5 und 6 — Eisen der Specialtarife I und II — für die Stationen Langenei, Lenne, Saalhausen und Wehbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Tarifirung von Cacaobutter.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar wurde der Artikel Cacaobutter in den bestehenden Ausnahmetarif Nr. 6 für den Verkehr mit Lindau und Bregenz aufgenommen. Im Nachtrag V, Seite 7/8, ist Vormerkung zu machen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach dem Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg etc. (Einführung des Nachtrages XI.) Mit dem 1. Februar trat zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen der Königsberg-Kranzer Eisenbahn und kann von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr über Belgien. (Berichtigungsblatt.) Am 1. Februar ist zum Französisch-Deutschen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Ib, vom 1. Jänner 1895 ein Berichtigungsblatt zur Einführung gelangt. Die in demselben enthaltenen Berichtigungen treten, soweit sie Frachterhöhungen einschliessen, erst am 15. März in Wirksamkeit. Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbureaux der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Hannover und Köln (linksrhein.).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
323	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6a des Sächs.-Westösterr.-Ungar. Verbandstarifes	Braunau a. Inn	Dresden (Neustadt) Sohland	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Markpfennig 133*) 116*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz von 2 Pfennig ist bis auf Weiteres doppelt in Abzug zu bringen
324	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Felle und Häute, roh	Hamburg B.	Zimony (Semlin) transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Rücksichtlich dieser Transporte sind die allgemeinen und besonderen Bestimmungen des Tarifes für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito vom 1. November 1893 massgebend	Bis auf Weiteres, respective bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Tarif vom 1. November 1893 für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito		6·41 Francs Gold		Im Kartirungswege		
325	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Borke, Rinde, nicht zerkleinert b) Borke, Lohe, Rinde, zerkleinert oder gemahlen	Szombathely (Steinamanger), Station der Südbahn-Gesellschaft	Altensteig Backnang Esslingen Geisslingen Göpfingen Metzingen Rentlingen Schorndorf Stuttgart (Stationen der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen)	Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Rinde, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Vom 15. Februar 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	In Mark ad a) 2·07 2*) 1·85 2*) 1·80 2*) 1·70 2*) 1·74 2*) 1·84 2*) 1·86 2*) 1·78 2*) 1·83 2*)	ad b) 2·17 2*) 1·96 2*) 1·90 2*) 1·80 2*) 1·84 2*) 1·94 2*) 1·96 2*) 1·88 2*) 1·93 2*)	Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Ziffern sind Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den darüber stehenden Frachtsätzen abgezogen werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
326	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt	Drohobycz, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Doos, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Februar 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895			2·85 Mark		Im Kartirungswege		
327	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eis aus der Position E 5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest (Stadt)	Pola	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	19 kr.	16 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
328	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Futterkräuter aus der Pos. 8, Abschnitt B, III, g sub β) der gemeinsamen Bestimmungen des Tarif-Theiles I, u. zw.: Kaff, Ohm, Klee, Gerstengrannen (Graden), getrocknet und geschnitten			Bei Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
				Steinhaus bei Wels	Wels loco				16·8	9·3	7·5			
				Sattledt					26·3	13·9	12·4			
				Kremsmünster Stift					38·4	19·8	18·6			
				Unter-Rohr					49·2	25·1	24·1			
				Steinhaus bei Wels	Wels transit				14·8	7·3	7·5			
				Sattledt					24·3	11·9	12·4			
				Kremsmünster Stift					36·4	17·8	18·6			
				Unter-Rohr					47·2	23·1	24·1			
329	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel aus der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, u. zw.: Mauer- und Dachziegel, (Pfannen-) Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Ziegelthon)	Selčan	Wotic loco und transit	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	12 kr.	9 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
330	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungsblatte Nr. 149 ex 1894, sub Post 2887, bezw. im Verordnungsblatte Nr. 3 ex 1895, sub Post 66, für Getreide in vollen Wagenladungen von verschiedenen ungarischen Stationen nach Göding loco publicirten Frachtbegünstigungen finden mit Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895, im Rückvergütungswege auch auf leere, gebrauchte Getreidesäcke in der umgekehrten Richtung bei Aufgabe als Fracht in jedem Gewichte Anwendung. Die Rückvergütung der Differenz gegen den officiellen Tarif erfolgt in diesem Falle gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden und nicht wieder zur Rückstellung gelangenden Aufnahmsbescheinigungen bis spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
331	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	In den in nachstehender Tabelle angeführten Relationen		**Auflieferung von mindestens 2000 t Getreide innerhalb der Begünstigungsdauer zusammen nach den in der Tabelle angeführten Empfangsstationen.*)** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen mit an Mühlen-Etablissements adressirten Frachtbriefen, welche bei der Adresse den Vermerk „Mitglied des Tiroler Landes-Mühlen-Verbandes" zu enthalten haben, zur Aufgabe gelangen und in diesen Mühlen verarbeitet werden	Bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Tarif für den Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Siehe nachstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen auf ein Mitglied des Tiroler Landes-Mühlen-Verbandes als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer Seitens des Tiroler Landes-Mühlen-Verbandes in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreidesendungen einbezogen, welche von ungar. Südbahnstationen zu sonst noch bestehenden Tarifen abgefertigt werden

Von	Frachtsatz pro 100 kg, Heller incl. ungar. Steuer, Nach: Brixlegg	Hall	Jenbach	Kufstein	Kundl	Schwaz	Steinach	Zugestandener Frachtsatz pro 100 Kilogramm, Heller incl. ungar. Steuer: Brixlegg	Hall	Jenbach	Kufstein	Kundl	Schwaz	Steinach	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz pro 100 Kilogramm, Heller: Brixlegg	Hall	Jenbach	Kufstein	Kundl	Schwaz	Steinach
Tárnok	—	—	—	—	—	—	336	—	—	—	—	—	—	332	—	—	—	—	—	—	4
Martonvásár	346	346	346	350	346	346	344	342	334	340	348	344	338	328	4	12	6	2	2	8	16
Nyék	352	352	352	358	352	352	342	338	330	336	344	340	334	324	14	22	16	14	12	18	18
Velencze	358	354	358	364	358	358	340	336	328	334	342	338	332	322	22	26	24	22	20	26	18
Dinyés	358	352	358	364	358	358	338	330	322	328	336	332	326	316	28	30	30	28	26	32	22
Moha	356	350	356	366	356	356	336	330	322	328	336	332	326	316	26	28	28	30	24	30	20
Bodaik	354	350	354	368	354	354	336	338	330	336	344	340	334	324	16	20	18	24	14	20	12
Móor	358	350	358	364	358	358	336	340	332	338	346	342	336	326	18	18	20	18	16	22	10
Szabad-Batthyán	352	344	352	358	352	352	330	320	312	318	326	322	316	306	32	32	34	32	30	36	24
Polgárdi	354	344	354	358	354	354	330	320	312	318	326	322	316	306	34	32	36	32	32	38	24
Lepsény	346	338	346	352	346	346	324	312	304	310	318	314	308	298	34	34	36	34	32	38	26
Siófok	342	332	342	348	342	342	318	304	296	302	310	306	300	290	38	36	40	38	36	42	28
Szántod	336	332	336	344	336	336	318	296	288	294	302	298	292	282	40	44	42	42	38	44	36
Boglár	322	322	322	332	322	322	318	288	280	286	294	290	284	274	34	42	36	38	32	38	44
Balaton Szt. György	306	306	306	316	306	306	306	280	272	278	286	282	276	266	26	34	28	30	24	30	40
Komárváros	294	294	294	304	294	294	294	280	272	278	286	282	276	266	14	22	16	18	12	18	28
Kanizsa	286	286	286	294	286	286	286	280	272	278	286	282	276	266	6	14	8	8	4	10	20
Mura Keresztúr	—	276	276	286	—	276	276	—	268	274	282	—	272	262	—	8	2	4	—	4	14
Zákány	284	284	284	294	284	284	284	280	272	278	286	282	276	266	4	12	6	8	2	8	18
Gola	290	290	290	298	290	290	290	280	272	278	286	282	276	266	10	18	12	12	8	14	24
Berzencze	294	294	294	302	294	294	294	280	272	278	286	282	276	266	14	22	16	16	12	18	28
Vizvár	302	302	302	312	302	302	302	280	272	278	286	282	276	266	22	30	24	26	20	26	36
Babocsa	306	306	306	316	306	306	302	280	272	278	286	282	276	266	26	34	28	30	24	30	[illegible]
Barcs	314	314	314	324	314	314	302	280	272	278	286	282	276	266	34	42	36	38	32	38	[illegible]
Gelse	294	294	294	302	294	294	294	280	272	278	286	282	276	266	14	22	16	16	12	[illegible]	[illegible]
Szt. Mihály-Pacsa	302	302	302	312	302	302	302	280	272	278	286	282	276	266	22	30	24	26	20	26	[illegible]
Györvár	—	292	292	—	—	292	292	—	284	290	—	—	288	278	—	8	2			4	14
Molnári	—	290	—	—	—	290	290	—	284		—		288	278	—	6				[illegible]	[illegible]
Csáktornya	264	264	264	270	264	264	264	256	248	254	262	258	252	242	8	16	10	8	6	[illegible]	[illegible]
Sziszek	340	310	332	354	342	328	—	314	306	312	320	316	310	—	26	4	20	24	[illegible]		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
332	Südbahn-Gesellschaft								Heller					
			Kohlen, mineralische, auch Briquetts	Trifail	Ronchi	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	82	64	18	Im Kartirungswege		Die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Ronchi ist bis zur Eröffnung der Station Ronchi für den allgemeinen Frachtenverkehr nur unter bestimmten, vertragsmässig stipulirten Bedingungen gestattet
				Triest S.B. loco	Ronchi				28	22	6			
			Baumwollwaaren, gemeine, Garne	Ronchi	Triest S.B. loco	In jedem Gewichte			43	32	11			
333	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Drainröhren	Frättingsdorf	Ungar.-Ostra	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 35		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Ungar.-Brod					38·8				
				via Grussbach-Schönau—Lundenburg										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. | **Wien, 14. Februar 1895.** | **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zum Baue und Betriebe einer von der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau abzweigenden und zur Papier-Cellulosefabrik Pötschmühle bei Wettern führenden normalspurigen Industriebahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Ignaz Spiro & Söhne, Böhm.-Krumauer Maschinen-Papierfabriken, die Concession zum Baue und Betriebe einer aus der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau abzweigenden und zur Papier- und Cellulosefabrik Pötschmühle bei Wettern führenden normalspurigen Industriebahn unter Einhaltung eines sechsmonatlichen Bauvollendungs-Termines ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1895. Z. 3172.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Peggau der Südbahnlinie Wien-Graz nach Kleinthal.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Edmund Schiller, Procuristen der Firma Franz Pachernegg in Kleinthal, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Peggau der Südbahnlinie Wien—Graz über Deutsch-Feistritz, Waldstein und Uebelbach nach Kleinthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Februar 1895. Z. 2497.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 8. Februar 1895, Z. 7103, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Das k. k. Handelsministerium in Wien hat mit Note vom 24. Jänner 1895 dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport mitgetheilt, dass nunmehr auch die im selbstständigen Betriebe stehende Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau-Witkowitz dem internationalen Eisenbahntransportdienste unterstellt werde.

Von dieser Mittheilung hat das Centralamt im Sinne des Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Vormerkung genommen. Die neue Linie ist in der in Gemässheit des Art. 1 aufgestellten Liste — II. Ausgabe, vom 1. Jänner 1895 — unter dem Titel:

Oesterreich-Ungarn. I. Im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder, als
Nr. 13 a. Přivoz—Mähr.-Ostrau-Witkowitz Localbahn

aufgenommen. Der wirkliche Eintritt derselben in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate vom Datum des bezüglichen Benachrichtigungsschreibens vom 1. Februar d. J., womit das Centralamt den vertragschliessenden Staaten hievon im Sinne des Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens Kenntniss gegeben hat.

Wien, am 8. Februar 1895.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1894 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1894 mit jenen des Jahres 1893.

Im Monate December 1894 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 2. December die 59·637 km lange Theilstrecke Našic—Batrina nebst der 13·052 km langen Flügelbahn Pleternica—Pocsega der Slavon. Localbahn;

am 8. December die 84·611 km lange Localbahn Versec—Kubin-Dunapart und

die Localbahn Debreczin—Nagy-Léta, bestehend aus der 32·72 km langen Hauptsrecke Debreczin—Nagy-Léta' und der 6·58 km langen Abzweigung Sáránd—Derecske;

am 10. December die 21·002 km lange Localbahn Steinamanger—Rum. (Sämmtliche Localbahnen stehen im Betriebe der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.)

Am 15. December die 34·547 km lange Strecke Nagy-Bocskó—Rahó der kgl. Ungar. Staatsbahnen. Die 27·36 km lange Fortsetzungsstrecke Rahó—Körösmezö wurde am 21. December 1894 für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. *)

Im Monate December 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,619.121 Personen und 9,636,977 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,761.951 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 906 fl. — Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10,616.158 Personen und 8,862.190 t Güter 25,863.501 fl., oder per Kilometer 904 fl., daher resultirt für den Monat December 1894 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·2 pCt.

Im Jahre 1894 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen 146,685.952 Personen und 110,818.068 t Güter, gegen 137,197.948 Personen und 104,243.916 t Güter im Jahre 1893, befördert. Die aus diesen Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 345,405.404 fl., im Jahre 1893 auf 329,551.126 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1894 28.953 km, im Jahre 1893 hingegen 28.124 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1894 auf 11.930 fl., gegen 11.718 fl. im Jahre 1893, d. i. um 212 fl. oder 1·8 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1894 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:

		Einnahme per Kilometer im Jahre 1894 in Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	98.107
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	60.780
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	35.631
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	32.603
5.	Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	23.674
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.375
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.483
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	20.766
9.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	20.413
10.	Böhmische Westbahn	19.316
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	19.283
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.672
13.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	15.988
14.	Böhmische Nordbahn	14.718
15.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.086
16.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12.469
17.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.299
18.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	11.169
19.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	11.149
20.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	11.129
21.	Ostrau-Friedländer Eisenbahn	10.096
22.	Eisenbahn Wien-Aspang	8.708
23.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	8.550
24.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	7.716
25.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.571
26.	Mährisch-schlesische Centralbahn	7.208
27.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6.468
28.	Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	4.936

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.901
2.	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.137
3.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	15.553
4.	Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	13.509
5.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.992
6.	Localbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	12.328
7.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	12.155
8.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	11.867
9.	Kuttenberger Localbahn	11.800
10.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.617
11.	Bozen-Meraner Bahn	9.427
12.	Neutitscheiner Localbahn	8.427
13.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	8.065
14.	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.	7.915
15.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.905
16.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.496
17.	Localbahn Dolina-Wygoda	7.474
18.	Budapester Localbahnen	6.317
19.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway)	5.934
20.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	5.855
21.	K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.570
22.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	5.242
23.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	5.018
24.	Gölnitzthalbahn	4.770
25.	Localbahn Petroszény-Lupény	4.755
26.	Unterkrainer Bahnen	4.696
27.	Steiermärk. Landesbahn. (Localb. Cilli-Wöllan)	4.535
28.	Localbahn Zsebely-Csakovár	4.489
29.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.419

*) Weiters wird zum Eisenbahnverkehrs-Berichte pro September 1894 (Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1894) die am 12. September 1894 stattgefundene Eröffnung der 2·47 km langen Theilstrecke Gunja—Breska der Localbahn Vinkovce—Breska nachgetragen.

30. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 4.274
31. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn . . . 4.163
32. Poprádthalbahn 4.077
33. Bukowinaer Localbahnen 3.905
34. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 3.762
35. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 3.754
36. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 3.674
37. Eisenbahn Vinkovce-Brčka 3.619
38. Zsitvathalbahn 3.565
39. Localbahn Gleisdorf-Weiz 3.426
40. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 3.421
41. Böhmische Commercialbahnen 3.360
42. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 3.200
43. Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) . . 3.121
44. Kremsthalbahn 3.117
45. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 3.095
46. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 3.049
47. Localbahn Potscherad-Wurzmes 3.045
48. Ungthalbahn 2.942
49. Localbahn Wotic-Selčan 2.929
50. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.892
51. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.875
52. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.811
53. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.754
54. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 2.753
55. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.741
56. Számosthalbahn 2.680
57. Localbahn Nagy-Károly—Somkuti 2.670
58. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.666
59. Háromszéker Localbahnen 2.666
60. Zagorianer Bahn 2.663
61. Kolomeaer Localbahnen 2.644
62. Localbahn Asch-Rossbach 2.608
63. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 2.599
64. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 2.527
65. Localbahn Auspitz 2.507
66. Torontaler Localbahnen 2.468
67. Localbahn Laibach-Stein 2.461
68. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 2.454
69. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 2.414
70. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.355
71. Mühlkreisbahn 2.337
72. Localbahn Eperies-Bartfeld 2.322
73. Mährische Westbahn 2.239
74. Csetnekthalbahn 2.167
75. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 2.166
76. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 2.165
77. Localbahn Wodňan-Prachatitz 2.137
78. Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen 2.133
79. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.128
80. Steyrthalbahn 2.074
81. Localbahn Kaschau-Torna 2.010
82. Slavonische Localbahn 1.947
83. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.904
84. Steinamanger-Rum 1.900
85. Biharer Vicinalbahnen 1.868
86. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.863
87. Localbahn Késmárk—Szepes-Béla 1.863
88. Welser Localbahn 1.848
89. Löcsethalbahn 1.819
90. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.808
91. Localbahn Körös-Belovár 1.790
92. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.770
93. Szilágysager Eisenbahn 1.748
94. Vicinalbahn Ujszász-Jászapath 1.744
95. Muranythalbahn 1.737
96. Székler Eisenbahn 1.728
97. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.724
98. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.704
99. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 1.694
100. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.668
101. Gailthalbahn 1.610
102. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.564
103. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.489
104. Murthalbahn 1.437
105. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.327
106. Matraer Vicinalbahnen 1.288
107. Békéser Comitatsbahnen 1.277
108. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 1.272
109. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamási . . . 1.252
110. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.218
111. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.200
112. Mezötur-Turkever Eisenbahn 1.187
113. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.182
114. Friauler Localbahn 1.157
115. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.140
116. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.132
117. Localbahn Szepes-Béla—Podolin 1.113
118. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód . 1.087
119. Localbahn Borossebes-Menyháza 1.044
120. Felek-Fogaraser Localbahn 1.019
121. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 983
122. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz 966
123. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja . 966
124. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 932
125. Békes-Csánader Localbahn 928
126. Taraczthalbahn 725
127. Localbahn Warasdin-Golubovec 524

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1894 ergibt sich gegen das Jahr 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	14·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	13·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·4
Eisenbahn Wien-Aspang	6·7
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	6·5
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6·3
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	4·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·0
Wiener Verbindungsbahn	4·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·5
Mährische Grenzbahn (Sternberg-Grulich)	2·4
Böhmische Westbahn	2·4
Böhmische Nordbahn	1·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	1·6
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·5
Mährisch-schlesische Centralbahn	1·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·1

	%
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·07

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Zsebely-Csakovár	165·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	85·9
Localbahn Szepes-Béla—Podolin	54·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	46·6
Slavonische Localbahn	43·1
Muranythalbahn	39·5
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	36·0
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	33·5
Localbahn Kaschau-Torna	32·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	26·9
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	25·8
Localbahn Asch-Rossbach	23·3
Székler Eisenbahn	22·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	22·3
Haraszti-Ráczkever Localbahn	21·2
Localbahn Vinkovce-Brčka	21·0
Budapester Localbahnen	21·0
Kuttenberger Localbahn	19·7
Szilágysager Eisenbahn	18·4
Biharer Vicinalbahn	17·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	17·6
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	15·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	15 8
Löcsethalbahn	14·9
Matraer Vicinalbahnen	14·3
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	14·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápath	14·2
Kolomeaer Localbahnen	14·1
Localbahn Balaton-Szt.György—Somogy-Szobb	13·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	13·1
Localbahn Budapest-Lajosmizse	12·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·8
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	12·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	12·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·0
Poprádthalbahn	11 8
Localbahn Wodňan-Prachatitz	11·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	11·1
Haromszéker Localbahnen	10·9
Vicinalbahn Debreczin — Hajdu-Nánas — B.-Mihály	10·1
Localbahn Mösel-Hüttenberg	9·7
Localbahn Petroszény-Lupény	9·5
Bukowinaer Localbahnen	9·4
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	9·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8·7
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	8·5
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·5
Holicz-Gödinger Localbahn	7·4
Neutitscheiner Localbahn	7·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	7·1
Számosthalbahn	7·1
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	6·9
Localbahn Gleisdorf-Weiz	6·9
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasy	6·9
Békéser Comitatsbahnen	6·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	6·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6·5
Mährische Westbahn	6·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	5·3
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	5·0
Localbahn Swolenowes-Smečna	4·9
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·6
Böhmische Commercialbahnen	4·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	4·4
Bozen-Meraner Bahn	3·6
Felek-Fogaraser Localbahn	3·4
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·7
Localbahn Eperies-Bartfeld	2·7
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·8
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1·7
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1·7
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	1·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·5
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1·4
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	1·3
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	0·3

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1894 ergibt sich gegen das Jahr 1893 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·2
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	2·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·2
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt-Zöptau)	6·2

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mühlkreisbahn	0·3
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	0·3
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	0·7
Stauding-Stramberger Localbahn	0·8
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	1·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1·7
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	2·2
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2·6
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf)	2·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	4·0
Localbahn Laibach-Stein	4·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	4·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·3
Taraczthalbahn	4·7
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5·2
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	6·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	6·5
Kremsthalbahn	6·8
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	6·8
Steyrthalbahn	7·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	8·5
Unterkrainer Bahnen	8·9
Zagorianer Bahn	8·9

	%
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	9·2
Gölnitzthalbahn	9·5
Localbahn Dolina-Wygoda	11·9
Terret-Kowasnaer Localbahn	14·6
Békés-Csánader Localbahn	23·0
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn . .	24·7
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton . .	25·3
Torontaler Localbahnen	26·2
Welser Localbahn	27·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate December 1894 sich ergebende unbedeutende Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1893 resultirt aus dem geringeren Kohlenverkehre nach dem Auslande. Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 für die Monate Jänner bis August definitiv, ab September jedoch provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahmen gründen sich auf die Zunahme der Verkehres im Allgemeinen.

Böhmische Westbahn. Im Monate December 1894 stellt sich gegenüber dem definitiven Resultate des gleichen Monates im Jahre 1893 eine Mehreinnahme von fl. 46.960 heraus.

Der Personenverkehr hat um 5197 Personen und der Güterverkehr um 56.723 t zugenommen.

Von dem Artikel Kohle gelangten um 19.288 t mehr zur Verfrachtung.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die Periode Jänner bis August 1894 richtiggestellt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1894 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1893 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5603, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 59.897, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 65.500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 5556, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 11.856, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 6300. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind der definitiven Rechnung entnommen, die Einnahmen des Jahres 1894 sind provisorisch, enthalten jedoch die Resultate der definitiven Abrechnungen der Monate Jänner bis August 1894.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Bahnen, exclusive der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, sind pro Monat December 1894 im Vergleiche zu den Ergebnissen des gleichen Monates im Jahre 1893 sowohl hinsichtlich der Frequenz, als auch hinsichtlich der Einnahmen durchwegs Zunahmen zu verzeichnen.

Es beträgt nämlich im Personenverkehre die Mehrfrequenz 165.358 Personen und die Mehreinnahme fl. 103.514, und im Güterverkehre die Mehrbeförderung 226.827 t und die Mehreinnahme fl. 424.035.

Die gesammte Mehreinnahme beträgt somit fl. 527.549.

Von der ausgewiesenen Zunahme entfallen rücksichtlich des Personenverkehres auf die k. k. Staatsbahnlinien in Galizien und der Bukowina 46.319 Personen mit fl. 35.809 und auf die westlichen k. k. Staatsbahnlinien 119.039 Personen mit fl. 67.705 Mehreinnahme. Zu dieser bedeutenden Hebung des Personenverkehres im Allgemeinen hat insbesonders das günstige Reisewetter im Monate December 1894 beigetragen.

Im Güterverkehre weisen die östlichen Linien eine Minderbeförderung von 8885 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 24.673 aus, während die westlichen Linien eine Frequenzzunahme von 235.712 t und eine Einnahmensteigerung von fl. 448.708 zu verzeichnen haben.

Die Verkehrsabnahme auf den erstgenannten Linien ist auf eine schwächere Getreidewegung, sowie auf eine geringere Einfuhr von Mehl und Mahlproducten aus Ungarn zurückzuführen.

Die westlichen Linien verzeichnen im Getreideverkehre ebenfalls einen Frequenzausfall von circa 1450 Wagenladungen, haben jedoch in vielen anderen Transportartikeln, wie Zuckerrüben, Kohlen und Coaks, Erze und Eisen, Erde, Steine und Sand, Vieh, sowie Zucker eine namhafte Verkehrssteigerung erfahren, so dass der Monat December 1894 für diese Linien nicht nur mit einem Frequenzplus, sondern auch mit einer bedeutenden Mehreinnahme abschliessen konnte.

An dieser Mehrfrequenz participiren:

Zuckerrüben und Rübenschnitte mit	16.419	Wagen
Kohlen und Coaks mit	2.902	„
Roheisen und Erze mit	2.704	„
Erde, Sand und Steine mit	2.338	„
Vieh mit	910	„
Zucker mit	839	„

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Im Personenverkehre ergibt sich wohl eine Mehrfrequenz von 4901 Personen, jedoch eine Mindereinnahme von fl. 4728.

Diese Erscheinung ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die Reisenden nur auf kürzere Distanzen befördert wurden, wodurch per Fahrkarte auch nur eine geringe Einnahme erzielt wurde.

Im Güterverkehre erleiden die beiden Linien einen Ausfall von 6300 t mit einer Minuseinnahme von fl. 24.296.

Der Ausfall ist dem abgeschwächten Getreideimporte aus Rumänien, sowie den geringeren Verfrachtungen an Holz nach Lemberg zuzuschreiben.

Localbahn Dolina-Wygoda. Der Einnahmenausfall dieser Linie basirt auf dem reducirten Exporte von Brettern und Schnittholz nach Deutschland und Rumänien. Derselbe weist ein Minus von 2458 t auf.

Mährische Westbahn. Zu dem Einnahmenplus dieser Localbahn hat sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr beigetragen. Hievon entfallen auf den letzteren fl. 5064 bei einer Mehrbeförderung von 2510 t in den Artikeln Rüben, Rübenschnitten, Thon und Malz.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1894	1893	Im Monate December 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen (incl. Lemberg-Czernow.-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft) . .	7.439	7.342	2,475.494	2,047.732	1,340.888	4,897.746	6,238.634	839	5,740.109	782	+ 7·3	7.355	7.329
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Mährische Grenzbahn													
Sternberg-Grulich	95	95	35.542	27.649	10.358	31.362	41.720	439	39.153	412	+ 6·6	95	95
Hohenstadt-Zöptau	17	17	16.947	8.652	2.438	6.802	9.240	544	9.234	543	+ 0·2	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	6.095	5.508	938	1.237	2.175	145	2.935	196	— 26·0	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	15.577	24.040	6.329	34.927	41.256	234	53.786	306	— 23·5	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	3.918	. . . .	3.028	3.028	379	4.962	620	— 38·9	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.257	2.372	1.743	5.464	7.207	360	9.351	468	— 23·1	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	3.634	296	745	503	1.248	73	. . . .	. . . .	. . .	10	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.349	1.583	2.639	5 522	8.161	209	7.559	194	+ 7·7	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	3.766	1.726	1.259	3.100	4.359	141	. . . .	. . . .	. . .	12	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.359	1.895	1.165	3.254	4.419	295	4.621	308	— 4.2	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.443	9.046	593	8.297	8.890	269	9.010	273	— 1·5	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.855	1.799	2.516	3.421	5.937	247	6.301	263	— 6·1	24	24
Lemberg-Bełżec (Tomaszów) . .	89	89	13.084	9.463	8.177	11.144	19.321	217	17.289	194	+ 11·9	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.614	11.120	3.170	16.890	20.060	223	14.702	163	+ 36·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.502	6.691	295	2.007	2.302	460	1.692	338	+ 36·1	5	5
Murthalbahn	76	. . .	11.647	1.635	3.605	4.126	7.731	102	. . . .	. . . .	. . .	18	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.981	17.505	532	11.887	12.419	731	3.446	203	+ 260·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.317	1.164	772	2.047	2.819	282	3.359	336	— 16·1	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.091	2.598	2.006	12.392	14.398	450	5.599	175	+ 157·1	32	7
Unterkrainer Bahnen	134	72	21.689	12.247	9.789	41.131	50.920	380	39.495	549	— 30·8	109	19
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.173	884	747	1.489	2.236	203	1.795	163	+ 24.5	11	11
Welser Localbahn	53	53	13.849	1.553	3.902	4.771	8.673	164	8.075	152	+ 7·9	53	33
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahnen . .	17	17	7.577	22.275	2.019	8.018	10.037	590	12.926	760	— 22·4	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	7.200	3.353	1.920	4.166	6.086	217	3.793	135	+ 60·7	28	6
Wotic-Selčan	17	. . .	2.472	2.663	976	2.742	3.718	219	. . . .	. . . .	. . .	4	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.651	29.424	264	9.014	9.278	1.160	9.041	1.130	+ 2·7	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.549	24.440	611	17.328	17.939	747	15.197	633	+ 18·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	719	5.012	95	2.240	2.335	467	2.320	464	+ 0·7	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	156.010	673.212	32.340	384.411	416.751	4.126	419.330	4.152	— 0·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	188.162	225.172	76.636	461.842	538.478	1.683	537.054	1.678	+ 0·3	320	320
Böhmische Westbahn	207	207	70.549	210.671	59.673	320.418	380.091	1.836	333.131	1.609	+ 14·1	207	201
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	60.336	299.906	36.584	353.514	390.098	2.097	324.598	1.745	+ 20·2	186	186
Linie lit. B	236	236	88.839	270.980	38.984	434.542	473.526	2.006	479.826	2.033	— 1·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	31.967	62.663	12.617	119.560	132.177	1.452	138.338	1.520	— 4.5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	724.402	1,122.000	437.876	2,440.217	2,878.093	2.778	2,978.297	2.875	— 3·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	69.693	44.942	15.542	36.933	52.475	203	60.647	234	— 13·3	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	40.896	72.771	19.219	218.483	237.702	3.714	306.238	4.785	— 22·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	7.639	51.334	1.798	26.813	28.611	1.907	29.456	1.964	— 2·9	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	50.743	53.538	20.569	71.503	92.072	598	87.245	567	+ 5·5	154	154

Vom 1. Jänner bis 31. December 1894 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1894 (Gulden)	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
37,957.260	22,394.620	22,429.842	59,720.718	82,150.560	11,169	20,893.788	56,125.360	77,019.148	10.509	+ 6.3	11.169	10.509	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen, inclus. Lemberg-Czern.-Jassy E.:
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Mährische Grenzbahn:
505.581	267.839	133.443	335.440	468.883	4.936	129.675	328.384	458.059	4.822	+ 2.4	4.936	4.822	Sternberg-Grulich
232.194	103.008	26.607	83.349	109.956	6.468	26.098	91.116	117.214	6.895	— 6.2	6.468	6.895	Hohenstadt-Zöptau
													Localbahnen:
73.897	70.424	8.482	30.635	39.117	2.608	7.426	24.317	31.743	2.116	+ 23·3	2.608	2.116	Asch-Rossbach
194.029	403.666	91.039	596.292	687.331	3.905	83.085	545.317	628.402	3.570	+ 9·4	3.905	3.570	Bukowinaer Localb.
. . . .	75.771	. . . .	59.789	59.789	7.474	. . . .	67.906	67.906	8.488	— 11.9	7.474	8.488	Dolina-Wygoda
70.718	30.726	21.403	64.073	85.476	4.274	19.562	56.737	76.299	3.815	+ 12·0	4·274	3.815	Fehring-Fürstenfeld
34.184	1.552	8·917	2.654	11.571	1.157	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.157	. . .	Friauler Bahn
108.196	18.968	22.599	26.996	49.595	1.272	22.706	23.639	46.345	1.188	+ 7·1	1.272	1.188	Fürstenfeld-Hartberg
26.961	5.815	9.048	10.270	19.318	1.610	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.610	. . .	Gailthalbahn
70.523	32.129	19.550	31.842	51.392	3.426	19.367	28.707	48.074	3.205	+ 6.9	3.426	3.205	Gleisdorf-Weiz
47.836	123.478	8.114	79.145	87.259	2.644	8.616	67.890	76.506	2.318	+ 14·1	2.644	2.318	Kolomeaer Localbahnen
101.994	23.509	32.542	26.518	59.060	2.461	32.579	28.986	61.556	2.565	— 4·1	2.461	2.565	Laibach-Stein
201.945	99.405	130.210	147.557	277.767	3.121	131.740	129.020	260.769	2.930	+ 6·5	3.121	2.930	Lemberg-Bełzec
122.468	110.959	40.574	160.920	201.494	2.239	37.372	152 316	189.686	2.108	+ 6·2	2.239	2.108	Mährische Westbahn
24.373	76.325	2.839	19.255	22.094	4.419	2.886	17.261	20.143	4.029	+ 9.7	4.419	4.029	Mösel-Hüttenberg
31.317	5.614	12.128	13.730	25.858	1.437	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.437	. . .	Murthalbahn
23.716	66.967	3.348	48.420	51.768	3.045	3.224	32.081	35.305	2.077	+ 46·6	3.045	2.077	Potscherad-Wurzmes
53.779	12.836	10.092	15.180	25.272	2.527	8.931	15.143	24.074	2.407	+ 5·0	2.527	2.407	Schwarzenau-Waidhofen
90.795	28.299	28.623	56.701	85.324	2.666	5.755	11.611	17.366	2.481	+ 7·5	2.666	2.481	Strakonitz-Winterberg
304.222	141.348	136.381	375.439	511.820	4.696	22.946	75.042	97.988	5.157	— 8·9	4.696	5.157	Unterkrainer Bahnen
58.239	14.354	14.932	15.348	30.280	2.753	14.071	18.234	32.305	2.937	— 6·3	2.753	2.937	Vöcklabruck-Kammer
200.451	32.269	58.182	39.783	97.965	1.848	35.350	48.720	84.070	2.548	— 27·5	1.848	2.548	Welser Localbahnen
115.117	275.644	26.312	110.795	137.107	8.065	24.187	102.154	126.341	7.432	+ 8·5	8.065	7.432	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
109.386	22.793	27.995	31.841	59.836	2.137	4.651	6.821	11.472	1.912	+ 11·8	2.137	1.912	Wodňan-Prachatitz
9.928	7.660	3.442	8.273	11.715	2.929	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.929	. . .	Wotic-Selčan
23.295	344.437	2.616	101.323	103.939	12.992	2.019	106.594	108.613	13.577	— 4·3	12.992	13.577	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
27.295	147.541	7137	113.306	120.443	5.018	6.607	106.055	112.662	4.694	+ 6·9	5.018	4.694	Časlau-Zawratetz
9.179	57.041	1.194	26.657	27.851	5.570	990	28.395	29.385	5.877	— 5·2	5.570	5.877	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
1,997.167	8,743.055	468.266	5,670.516	6,138.782	60.780	459.923	5,313.974	5,773.897	57.167	+ 6·3	60.780	57.167	Aussig-Teplitzer Eisenb.
2,334.185	2,202.336	1,006.267	3,703.598	4,709.865	14.718	974.112	3,657.194	4,631.306	14.473	+ 1·7	14.718	14.473	Böhmische Nordbahn
998.035	2,149.626	820.001	3,178.419	3,998.420	19.316	802.773	2,989.084	3,791.857	18.865	+ 2·4	19.316	18.865	Böhmische Westbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
781.827	2,628.631	530.243	3,266.489	3,796.732	20.413	499.587	3,151.211	3,650.798	19.628	+ 4·0	20.413	19.628	Linie lit. A
1,425.520	3,143.634	849.086	4,667.362	5,516.448	23.375	792.898	4,635.184	5,428.082	23.000	+ 1·6	23.375	23.000	Linie lit. B
452.815	690.187	186.063	1,331.053	1,517.116	16.672	170.390	1,413.284	1,583.674	17.403	— 4·2	16.672	17.403	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
9,361.882	11,512.561	6,040.608	27,736.069	33,776.677	32.603	5,711.999	26.601.487	32,313.486	31.191	+ 4·5	32.603	31.191	Hauptbahnnetz
937.513	486.042	209.998	463.018	673.016	2.599	195.270	435.488	630.758	2.435	+ 6·7	2.599	2.435	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
569.276	956.475	269.389	2,010.963	2,280.352	35.631	253.358	2,024.850	2,278.208	35.597	+ 0·1	35.631	35.597	Oesterr. Strecke
109.155	601.201	30.174	307.065	337.239	22.483	27.290	266.645	293.935	19.596	+ 14·7	22.483	19.596	Leoben-Vordernberger
654.964	585.095	278.556	831.527	1,110.083	7.208	266.041	829.981	1,096.022	7.117	+ 1·3	7.208	7.117	Mähr.-schles. Centralb.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1894	1893	Im Monate December 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	267.019	315.638	193.830	508.624	702.454	1.119	506.794	807	+ 38·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	126.323	351.443	69.830	423.299	493.129	1.601	564.001	1.831	— 12·6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	538.513	699.784	463.121	1,700.478	2,163.599	1.584	2,085.675	1.527	+ 3·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	27.333	19.475	7.560	17.451	25.011	758	24 222	734	+ 3·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	846.206	382.460	577.501	2,289.488	2,866.989	1.895	2,871.047	1.898	— 0·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.006	. . . .	762	. . . .	762	190	603	151	+ 25·8	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	143.938	150.055	53.320	222.726	276.046	969	253.749	890	+ 8·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	74.564	26.203	21.721	34.207	55.928	628	53.385	600	+ 4·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	22.495	52.223	6.335	65.988	72.323	1.113	78.934	1.214	— 8.3	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	58.322	109.542	5.809	58.397	64.206	8.026	65.924	8.241	— 2.6	8	8
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	5.572	1.634	604	910	1.514	216	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	26.247	99.140	7.194	73.786	90.980	424	64.869	340	+ 24·7	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	16.001	4.907	9.750	10.464	20.214	652	19.829	640	+ 1·9	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	1.819	1.147	878	3.426	4.304	172	. . . .	. . .	. . .	8	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.489	2.098	895	4.166	5.061	202	4.316	173	+ 16·8	25	25
Kremsthalbahn	70	70	16.624	5.994	5.617	8.562	14.179	203	13.380	191	+ 6·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	9.117	6.905	841	3.456	4.297	1.432	1.718	573	+149·9	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.699	897	4.699	2.076	6.775	282	6.534	272	+ 3·7	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	6.450	825	4.889	4 254	9 143	158	9.889	171	— 7·6	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.747	4.666	1.556	3.688	5.244	656	5.478	685	— 4·2	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.120	2.358	677	3.396	4.073	272	3.761	251	+ 8·4	15	3
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.334	507	727	749	1.476	59	1.867	75	— 21·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	43.102	11.875	14.857	12.354	27.211	800	13.192	1.099	— 27·2	19	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	68	64	10.597	1.269	5.688	2.933	8.621	127	8.080	126	+ 0·8	68	54
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.233	19.031	1.474	12.875	14.349	797	17.875	993	— 19·7	18	18
Steyrthalbahn	48	48	9.664	3.315	2.970	3.940	6.910	144	9.106	190	— 24·2	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.511	25.192	140	20.428	20.568	2.057	17.973	1.797	+ 14·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.488	7.960	1.797	9.844	11.641	298	14.455	371	— 19·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	43	7.727	4.685	1.890	4.415	6.305	129	4.027	94	+ 37·2	49	27
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	52.233	7.052	4.941	4.319	9.260	926	7.607	761	+ 21·7	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	151.057	533	21.512	759	22.271	495	21.298	473	+ 4·7	45	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	35.158	. . . .	3.997	. . . .	3.997	333	3.335	278	+ 19·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	115.996	. . . .	8.953	. . . .	8.953	1.279	7.841	1.120	+ 14·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	79.663	1.076	5.542	469	6.011	1.002	. . . .	. . .	. . .	2	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	77.728	. . . .	5.975	. . . .	5.975	996	5.071	845	+ 17·9	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	4.719	932	1.024	1.652	2.676	191	2.831	202	— 5.4	14	14
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	34.087	6.103	4.092	2.447	6.539	503	6.144	473	+ 6·3	13	13
Summe	16.374	16.004	7,032.570	7,702.356	3,685.297	15,540.317	19,225.614	1174	18,494.720	1156	+ 1·6	16.128	15.827

Vom 1. Jänner bis Ende December 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1894 (Gulden)	1893 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
3,440 270	3,148,955	2,437.607	7,602.576	10,040.183	15.988	2,298.465	7,362.950	9,661.415	15.384	+ 3·9	15.988	15.384	Garantirte Strecken
1,535.843	3,519.009	946.397	5,449.569	6,395.966	20.766	914.293	5,618.855	6,533.148	21.212	— 2·1	20.766	21.212	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
6,919.872	8,390.559	5,951.094	20,389.077	26,340.171	19.283	5,438.957	20.500.774	25,939.731	18.989	+ 1·5	19.283	18.989	Oesterr. Linien
371 667	274.187	92.685	240.469	333.154	10.096	90.002	211.874	301.876	9.148	+ 10·4	10.096	9.148	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
14,087.937	4,575.078	10,331.710	25,487.156	35,818.866	23.674	9,804.030	25,989.069	35,793.099	23.657	+ 0·07	23.674	23.657	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
325.576	.....	48.618	.....	48.618	12.155	47.793	.....	47.793	11.948	+ 1·7	12.155	11 948	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
1,802.017	1,712 911	707.143	2,846.629	3,553.772	12.469	653.782	2,811.980	3,465.762	12.161	+ 2·5	12.469	12.161	Südnordd. Verbindgsb.
1,073.003	398.895	349.397	425.634	775.031	8.708	318.575	407.512	726.087	81.58	+ 6·7	8.708	8.158	Wien-Aspang Bahn
284.955	674.748	98.686	816.901	915.587	14.086	95.164	819.743	914.907	14.075	+ 0·1	14.086	14.075	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
1,344.597	1,153.657	138.493	646.366	784.859	98 107	106.239	648.459	754.698	94.337	+ 4·0	98.107	94.337	Wiener Verbindungsb.
													Selbstständige Localb.
31.729	7.160	3.330	4.190	7.520	2.507	...	...	...	...	...	2.507	...	Auspitzer Localbahn
311.417	621.653	85.732	544.578	630.310	3.300	79.787	524.080	603.867	3.162	+ 4·4	3.300	3.162	Böhm. Commerialb.
254.122	52.217	168.010	124.234	292.234	9.427	154.581	127.488	282.069	9.099	+ 3·6	9·427	9.099	Bozen-Meraner Bahn
9.863	4.366	4.950	10.281	15.231	1.904	...	...	...	...	...	1.904	...	Deutschbrod-Humpoletz
37.704	26.957	13.462	46.876	60.338	2.414	14.325	45.206	59.531	2.381	+ 1·4	2.414	2.381	Gr.-Priesen-W.-Auscha
260.572	78.397	99.972	118.190	218.162	3.117	111.512	122.606	234.118	3.345	— 6·8	3.117	3.345	Kremsthalbahn
113.199	50.671	11.185	24.214	35.399	11.800	10.499	19.069	29.568	9.856	+ 19·7	11.800	9.856	Kuttenberger Localb.
102.334	10.523	66.784	23.501	90.285	3.762	61.552	27.431	88.983	3.708	+ 1·5	3.762	3.708	Mori-Arco-Riva a. G.
101.278	13.296	74.966	60.579	135.545	2.337	74.334	61.646	135.980	2.344	+ 0·3	2.337	2.344	Mühlkreisbahn
116.649	57.275	20.829	46.583	67.412	8.427	19.748	43.102	62.850	7.856	+ 7·3	8.427	7.856	Neutitscheiner Localb.
27.845	21.800	9.184	31.933	41.117	2.741	1.608	72.14	8.822	2.941	— 6·8	2.741	2.941	Reichenau a/K.-Solnitz
36.126	8.963	11.492	11.819	23.311	932	11.649	13.834	25.483	1.019	— 8·5	932	1.019	Radkersburg-Luttenbg.
327.049	123.365	110.926	123.301	234.227	12.328	81.690	114.609	196.299	16.358	— 24·7	12.328	16.358	Reichenberg-Gablonz
262.572	24.883	168.232	42.196	210.428	3.095	138.162	25.926	164.088	3.039	+ 1·8	3.095	3.039	Salzkammergut-Localb.
65.372	289.560	14.754	194.356	209.110	11.617	13.628	197.161	210.789	11.711	— 0·8	11.617	11.711	Standing-Stramberger
154.656	41.638	50.270	49.300	99.570	2.074	51.924	55.850	107.774	2.245	— 7·6	2.074	2.245	Steyrthalbahn
18.625	257.721	1 820	207.193	209.013	20.901	1.870	197.386	199.256	19.925	+ 4·9	20.901	19.925	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
73.831	126.028	24.688	152.187	176.875	4.535	24.805	115.780	140.585	3.605	+ 25·8	4.535	3.605	Cilli-Wöllan, Preding-Wdf.-Stainz
134.843	55.768	37.898	53.372	91.270	1.863	12.051	15.009	27.060	1.002	+ 85·9	1.863	1.002	Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramway.
917.934	49.708	88.884	29.788	118.672	11.867	84.637	17.859	102.496	10.250	+ 15 8	11.867	10.250	Brünner Localeisenb.-G.
2,274.127	5.876	347.931	8 238	356.169	7.915	338.908	7.791	346.699	7.704	+ 2·7	7.915	7.704	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
631.251	.....	71.204	.....	71.204	5.934	76.135	.....	76.135	6.345	— 6·5	5.934	6.345	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
1,597.447	.....	133.956	.....	133.956	19.137	139.487	.....	139.487	19.927	— 4·0	19.137	19.927	Dampftr. Wien-Nussd.
348.243	5.473	24.876	2.141	27.017	13.509	....	....	....	....	...	13.509	...	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
1,162.657	.....	93.315	.....	93.315	15.553	85.829	.....	85.829	14.305	+ 8·7	15.553	14.305	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
203.762	32.758	49.499	32.471	81.970	5.855	51.880	33.587	85.467	6.105	+ 4·1	5.855	6.105	Salzburger Eisenb. u. Tr.
399.441	116.334	49.546	47.899	97.445	7.496	41.785	58.544	100.329	7.718	— 2·9	7.496	7.718	Wiener Localbahn-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf)
01,611.602	84,624.229	56,945.767	181,412.125	238,357.892	14.779	53,146.952	175,758.582	228,905.534	14.463	+ 2·2	14.779	14.463	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1894	1893	Im Monate December 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.521·5	7.486	2.600.000	1,174.300	1,519.600	4,110.400	5,630.000	748	5,548.082	741	+ 0·9	7.491	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	21.200	26.500	8.100	31.900	40.000	588	46.022	676	— 13·0	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	16.000	4.200	8.000	8.400	16.400	148	16.224	146	+ 1·4	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	5.000	1.900	2 000	2.900	4.900	82	4.792	80	+ 2·5	60	12
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.200	1.000	2.900	2.100	5.000	61	7.268	88	— 30·0	82	8
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.300	1.200	2.000	1.800	3.800	78	5.184	106	— 26·4	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	26.000	4.250	10.500	8.500	19.000	144	16.679	126	+ 14·3	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.600	5.000	2.800	5.200	8.000	125	7.132	111	+ 12·6	64	64
Csetnekthalbahn	24	...	1.600	1.500	500	3.000	3.500	146	...	...	...	3	...
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	130	130	10.300	2.300	6.200	4.700	10.900	84	13.139	101	— 16·8	130	130
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.000	3.100	4.000	4.000	8.000	140	8.342	147	— 4·8	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	30	...	3.200	400	1.600	800	2.400	80	...	...	...	2	...
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.000	1.400	2.000	2.800	4.800	92	4.630	89	+ 3·4	52	52
Gran-Ahnás-Füzitö Localbahn	50	50	6.200	4.900	3.100	9.900	13.000	260	11.210	224	+ 16·0	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	18.500	6.000	13.000	12.000	25.000	357	21.085	301	+ 18·6	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	10.800	4.800	5.400	9.600	15.000	127	13.524	114	+ 11·4	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	22.000	6.000	11.000	12.000	23.000	189	20.395	167	+ 13·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	...	1.200	100	350	200	550	42	...	...	...	4	...
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	3.400	1.200	1.700	2.300	4.000	125	3.819	119	+ 5·0	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.000	600	400	600	1.000	83	1.048	87	— 4·6	12	1
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	...	800	1.900	.400	3.900	4.300	165	...	...	...	9	...
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	8.000	3.300	4.000	5.000	9.000	161	5.342	134	+ 20·2	48	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.800	2.300	1.900	3.400	5.300	118	6.019	133	— 11·3	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	...	4.400	1.100	2.200	2.200	4.400	133	...	...	...	10	...
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	4.500	1.300	1.800	1.800	3.600	157	3.180	138	+ 13·8	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.200	3.000	2.100	4.400	6.500	73	6.474	72	+ 1 4	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	3.700	2.100	2.200	2.800	5.000	152	4.390	133	+ 14·3	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	8.000	3.500	4.000	7.000	11.000	87	10.308	81	+ 7·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.600	70	800	8.00	1.600	100	1.594	99	+ 1·0	16	16
Murányithal-Bahn	41	41	4.500	1.800	1.400	3.600	5.000	122	3.831	93	+ 31·2	41	4
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	3.200	5.100	3.200	10.300	13.500	237	9.593	168	+ 41·0	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	3.000	5.100	800	6.700	7.500	417	10.301	572	— 27·1	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	2.900	2.200	1.700	3.300	5.000	143	8.388	239	— 40·2	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.800	100	2.100	2.200	122	2.027	112	+ 8·2	18	18
Slavonische Localbahn	113·7	46	8.000	4.700	4.000	9.500	13.500	118	5.162	112	+ 5·3	51·6	3·8
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.000	2.400	2.000	2.500	4.500	96	4.576	97	— 1·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	13.300	2.500	6.000	5.000	10.000	208	9.846	185	+ 12·4	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	14	...	4.500	1.800	900	1.000	1.900	136	...	...	...	1	...
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	8.300	3.500	5.000	7.000	12.000	200	12.619	210	— 4·8	60	60
Szekler Bahn	39	39	6.000	1.300	3.000	2.000	5.000	128	4.077	104	+ 23·1	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	4.800	800	2.400	1.000	3.400	92	4.036	109	— 15·6	37	7
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.000	5.000	6.000	8.000	14.000	131	13.443	125	+ 4·8	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	300	150	200	300	500	16	1.901	59	— 72·9	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.000	8.000	14.000	16.000	30.000	165	21.580	198	— 16·7	164	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.800	2.500	1.700	3.300	5.000	156	4.110	128	+ 21·9	32	32
Vinkovce-Brčka Bahn	52·5	50	3.000	9.800	3.200	10.800	14.000	266	12.961	259	+ 2·7	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.800	600	900	800	1.700	46	1.476	39	+ 17·9	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	32.000	26.000	16.000	52.000	68.000	229	59.213	199	+ 15·1	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	22.000	6.000	11.000	12.000	23.000	198	25.355	218	— 9·2	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	1.600	600	800	1.200	2.000	222	1.352	150	+ 49·0	9	4
Zsitvathalbahn	41	...	5.000	3.700	2.500	7.500	10.000	244	...	...	...	11·5	...
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	92.556	161.975	47.211	372.994	420.205	1 094	433.634	1.129	— 3·1	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.415	36.912	1.688	46.840	48.528	718	38.147	565	+ 27·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	43.5 1	61.567	13.889	76.098	89.987	762	89.694	760	+ 0·2	118	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	703	703	143.409	176.077	125.558	413.730	539.288	767	539.107	767	0	703	703

Vom 1. Jänner bis Ende December 1894 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1894 (Gulden)	1893 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
32,287.500	16,790.500	20,920.600	62,598.816	83,519.416	11.149	19,164.265	59,440.783	78,605.048	10.500	+ 6·2	11.149	10.500	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
311.600	288.700	100.900	424.671	524.671	7.716	92.159	400.355	492.514	7.242	+ 6·5	7.716	7.242	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
220.100	37.900	124.800	75.900	200.700	1.808	129.870	61.956	191.826	1.728	+ 4·6	1.808	1.728	Bács-Bodrogher Com. B.
61.800	22.350	25.100	33.900	59.000	983	4.814	5.574	10.388	865	+ 13·6	983	865	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
88.800	20.150	35.600	40 500	76.100	928	5.940	3.703	9.643	1.205	— 23·0	928	1.205	Békés-Csanáder Bahn
42.550	24.450	25.600	37.000	62 600	1.277	23.563	35.024	58.587	1.195	+ 6·9	1.277	1.195	Békéser Comitatsbahnen
294.800	64.100	118.000	128.600	246.600	1.868	113.692	95.925	209.617	1.588	+ 17·6	1.868	1.588	Biharer Vicinalbahn
73.800	62.250	36.900	63.200	100.100	1.564	44.272	44.492	88.764	1.387	+ 12·8	1.564	1.387	Budapest-Lájosmizse
2.900	2.800	900	5.600	6.500	2.167	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.167	. . .	Csetnekthalbahn
144.200	35.550	86.700	71.600	158.300	1.218	87.682	71.764	159.446	1.226	— 0·7	1.218	1.226	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
106.800	54.700	53.400	70.000	123.400	2.165	52.224	59.897	112.121	1.967	+ 10·1	2.165	1.967	Debreczin-Hajdu-Nánás
3.200	400	1.600	800	2400	1.200	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.200	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
57.400	12.150	28.700	24.300	53.000	1.019	33.797	17.469	51.266	986	+ 3·4	1.019	986	Felek-Fogaraser Bahn
89.500	52·950	38.650	105.950	144.600	2.892	33.770	104.681	138.451	2.769	+ 4·4	2.892	2.769	Gran—Almás-Füzitö
223.300	67.850	155.400	136.000	291.400	4.163	150.710	108.660	259.370	3.705	+ 12·4	4.163	3.705	G. Kikinda-G. Becskerek
164.600	63.150	82 300	126.600	208.900	1.770	84.002	96.931	180.933	1.533	+ 15·8	1.770	1.533	Grosswardein-B.-Vaskoh
286.200	92.300	140.200	185.100	325.300	2.666	146.625	146.648	293.273	2.403	+ 10·9	2.666	2.403	Háromszéker Localb.
8 300	1.000	2.250	2.100	4.350	1.087	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.087	. . .	Hermannst.-N. Disznod
56.800	11.600	28.400	23.050	51.450	1.608	30.162	16.998	47.160	1.472	+ 9·2	1.608	1.472	Hermannst.-Rothenthp.
12.600	8.750	4 850	10.250	15.100	1.258	562	615	1.177	1.177	+ 6·9	1.252	1.177	Hidegkut-Gyönk-Tamási
4.000	6.600	2.000	13.250	15.250	1.694	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.694	. . .	Kaposvár-Mocsolad
91.900	34.950	45.950	50.550	96.500	2.010	35.565	24.858	60.423	1.511	+ 32·4	2.010	1.511	Kaschau-Torna
45.400	36.050	22.700	54.000	76.700	1.704	25.242	52.796	78.038	1.734	— 1·7	1.704	1.734	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
18.200	4.400	9.100	8.800	17.900	1.790	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.790	. . .	Körös-Belovar Lb.
44.500	16.650	17·850	21.800	39.650	1.724	14.496	23.190	37.686	1.638	+ 5·3	1.724	1.638	Kun-St. Marton-Szentes
52.800	39.700	26.400	59.600	86.000	966	27.366	47.990	75.356	846	+ 14·2	966	846	Máros-Ludás—Bistritz
56.900	29.700	34 200	36.200	70.400	2.133	36.037	35.401	71.438	2.164	— 1·4	2.133	2 164	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
137.500	51.300	60.700	102.900	163.600	1.288	51.978	91.183	143.161	1.127	+ 14·3	1.288	1.127	Matraer Vicinalbahnen
32.200	7.400	9.650	9.350	19.000	1.187	8.278	8.513	16.791	1.049	+ 13·1	1·187	1.049	Mezötur-Turkever E.
56.500	27.450	16.200	55.000	71.200	1.737	1.727	3.254	4.981	1.245	+ 39·5	1.737	1.245	Muránythalbahn
73.000	54.750	47.700	109.300	157.000	2.754	38.892	78.727	117.619	2.063	+ 33·5	2.754	2.063	Nyiregyháza-M.-Szalka
44.300	49.650	10.950	74.650	85.600	4.755	12.453	65.711	78.164	4.342	+ 9·5	4.755	4.342	Petroszény-Lupény
50.100	33.950	25.300	50.500	75.800	2.166	36.975	64.529	101.504	2.900	— 25·3	2.166	2.900	P. Tenyö-K. Szt. Marton
5.500	22.550	1.600	25.200	26.800	1.489	1.537	22.585	24.122	1.340	+ 11·1	1.489	1.340	Ruma-Vrdnik
73.500	33.550	38.900	67.400	106.300	1.947	1.695	3.467	5.162	1.360	+ 43·1	1.947	1.360	Slavonische Localbahn
62.500	17.050	28.500	24.700	53.200	1.132	26.988	25.529	52.517	1.117	+ 1·3	1.132	1.117	Somogy-Szobb-Barcs
145.500	40 950	68.000	81.000	149.000	2.811	66.324	66.220	132.544	2.501	+ 12·4	2.811	2 501	Steinamanger-Pinkafeld
4.500	1.800	900	1.000	1.900	1.900	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.900	. . .	Steinamanger Rum
114.900	51.350	69.100	103.400	172.500	2.875	51.137	118.686	169.823	2.831	+ 1·6	2.875	2.831	Száthmar-Nagybánya
66.400	24.100	33.200	34.200	67.400	1.728	28.243	26.741	54.984	1.410	+ 22·5	1.728	1.410	Székler Bahn
80.200	7.000	40.200	8.900	49.100	1.327	7.808	1.322	9.130	1.304	+ 1·7	1.327	1.304	Szentes-H.-M.-Vasárhely
61.700	71.500	72.700	114.300	187.000	1.748	59.149	98.818	157.967	1.476	+ 18·4	1.748	1.476	Szilágyságer Eisenb.
6.250	9.650	3.850	19.350	23.200	725	4.084	20.270	24.354	761	— 4·7	725	761	Taraczthalbahn
300.600	128.000	147.900	256.900	404.800	2.468	99.407	265.387	364.794	3.346	— 26·2	2.468	3.346	Torontaler Localb.
33.300	26.600	20.200	35.600	55.800	1.744	20.319	28.569	48.888	1.527	+ 14·2	1.744	1.527	Ujszász-Jászapáther E.
29.250	135.800	34.300	150.300	184.600	3.619	37.966	110.345	148.311	2.966	+ 21·0	3.619	2.966	Vinkovce-Brčka
25.600	6.000	11.750	7.650	19.400	524	9.293	6.016	15.309	413	+ 26·9	524	413	Warasdin-Golubovec
510.300	230.500	239.000	460.300	699.300	2.355	240.072	379.961	620.033	2.087	+ 12·8	2.355	2.087	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
330.200	76.550	155.650	153.250	308.900	2.663	155.476	183.871	339.347	2.925	— 8·9	2.663	2.925	Zagorianer Bahn
22.850	14.950	11.350	29.050	40.400	4.489	4.681	2.099	6.780	1.695	+165·3	4.489	1.695	Zsebely-Csákovárer Lb.
23.000	15.600	9.700	31.300	41.000	3.565	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.565	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1,201.758	2,103.512	733.195	3,605.540	4,338.735	11.299	706.326	3,517.607	4,223.933	11.000	+ 2·6	11.299	11.000	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
60,644	467.240	27.391	550.628	578.019	8.550	27.694	482.080	509.774	7.541	+ 13·4	8.550	7.541	Mohács-Fünfkirchner E.
583.407	537.811	183.361	710.056	893.417	7.571	184.017	736.379	920.396	7.800	— 2·9	7.571	7.800	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
1,901.365	2,354 236	1,768.211	6,055.826	7,824.037	11.129	1,673.645	6,249.345	7,922,990	11.270	— 1·2	11.129	11.270	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1894	1893	Im Monat December 1894 wurden befördert Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1894 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1893 im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1894	1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	45.160	31.600	26.340	65.680	92.020	283	104.260	321	− 11·8	325	325
Beliše-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	689	9.488	245	8.924	9.169	239	9.001	235	+ 1·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	414	1.832	130	1.380	1.510	72	1.237	59	+ 22·0	21	8
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.770	12.965	4.868	30.404	35.272	287	30.153	245	+ 17·1	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	140.250	3.049	17.888	1.628	19.516	462	16.027	379	+ 21·9	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.032	1.728	4.138	367	4.505	563	4.867	608	− 7·4	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	29·8	3.822	1.556	2.551	3.908	6.459	144	5.650	189	− 23·8	44·8	2·5
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.871	12.243	674	13.407	14.081	427	15.958	483	− 11·5	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.869	1.069	1.744	1.692	3.436	202	3.135	184	+ 9·8	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	11.433	488	2.205	526	2.731	101	2.223	82	+ 23·1	27	27
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.473	6.731	247	2.810	3.057	899	2.836	834	+ 7·8	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Béla L.B.	9	9	1.908	2.752	303	882	1.185	132	902	100	+ 32·0	9	9
Keszthely—Balaton-Szt. György	10	10	2.773	793	884	1.331	2.215	221	2.585	258	− 14·3	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.475	1.272	1.141	985	2.126	163	1.676	129	+ 26·3	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.743	12.708	1.671	18.590	20.261	334	16.183	267	+ 25·1	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	. . .	3.375	7.656	1.353	15.870	17.223	253	. . .	. . .	. . .	68	. . .
Poprádthalbahn	15	15	4.914	4.154	1.189	3.187	4.376	292	3.890	259	+ 12·7	15	15
Szamosthalbahn	222	222	29.777	10.971	17.760	24.434	42.194	190	43.285	195	− 2·6	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	8	1.222	1.403	269	664	933	78	504	63	+ 23·8	12	0·7
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	1.470	359	280	450	730	73	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	10	3.600	1	1.050	1.051	181	2.097	361	− 50·0	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	6.730	3.073	2.001	5.428	7.429	173	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Versec-Kubin-Dunapart L. B.	65	. . .	5.600	1.400	2.800	2.900	5.700	87	. . .	. . .	. . .	5	. . .
Summe	13.172	12.952	3,586.551	1,934.621	1,990.378	5,545.959	7,536.337	572	7,368.781	585	− 2·2	12.825	12.297
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.374	16.004	7,032.570	7,702.356	3,685.297	15,540.317	19,225.614	1.174	18,494.720	1.156	+ 1·6	16.128	15.827
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.172	12.592	3,586.551	1,934.621	1,990.378	5,545.959	7,536.337	572	7,368.781	585	− 2·2	12.825	12.297
Hauptsumme	29.546	28.596	10,619.121	9,636.977	5,675.675	21,086.276	26,761.951	906	25,863.501	904	+ 0·2	28.953	28.124
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	1.129	9	448	9	457	83	198	36	+ 130·6	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.115	3.871	4.082	11.008	15.090	143	15.364	146	− 2·1	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	21.176	26.414	25.255	90.888	116.143	431	97.461	362	+ 19·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen: Doboj-Dolnja Tuzla (S.Han), Lašva-Dolnji-Vakuf-Bugojno, Metković-Sarajevo	316	275	30.799	29.984	12.102	46.720	58.822	186	52.638	191	− 2·0	283	250

*) Der Verkehr bleibt während der Winterzeit eingestellt.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Das Plus der Einnahmen dieser Linie entspringt dem lebhafteren Güterverkehre, welcher eine Zunahme von 1964 t, zumeist in Kohle und Roheisen, zu verzeichnen hat.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Steigerung in den Einnahmen auf dieser Localbahn ist gleichfalls eine Consequenz des lebhafteren Güterverkehres in Rüben, Rübenschnitten, Kohlen und Zucker.

Das Plus in der Beförderung erreichte die aussergewöhnliche Höhe von 14.156 t.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. Die Mehreinnahme provenirt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher eine Steigerung von 1766 t aufzuweisen hat.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, stellen sich Frequenz und Einnahmen, wie folgt: Mehrfrequenz an Personen 200.244, Mehrbeförderung an Gütern 241.482 t, mit einer Mehreinnahme bei Personen von fl. 109.387, bei Gütern von fl. 428.652, Summe fl. 538.039.

Für die zwölf Monate des Jahres 1894 ergibt sich auf den vorbezeichneten Linien bei Personen eine Mehr-

Vom 1. Jänner bis Ende December 1894 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach den Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate: 1894	1893	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Selbstständige Localbahnen
582.170	537.190	356.020	864.160	1,220.180	3.754	363.190	890.050	1,253.240	3.856	— 2·6	3.754	3.856	Arader u. Csánader E.
7.888	109.500	3.034	113.744	116.778	3.049	3.047	109.882	112.930	2.948	+ 3·4	3.049	2.948	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
10.032	24.306	4.019	17.902	21.921	1.044	1.480	5.356	6.836	854	+ 22·3	1·044	854	Borossebes-Menyháza
74.632	163.749	69.411	324.210	393.621	3.200	72.219	322.571	394.790	3.210	— 0·3	3.200	3.210	Barcs-Pakraczer E.
1,947.118	29.361	247.713	18.880	266.593	6.317	204.185	14.236	218.421	5.176	+ 21·0	6.317	5.176	Budapester Localb.
506.006	30.569	56.463	6.778	63.241	7.905	48.616	14.394	63.010	7.876	+ 0·3	7.905	7·876	Budapest-Szt. Lörincz
56.393	26.976	42.749	61 282	104.031	2.322	1.501	4.149	5.650	2260	+ 2·7	2.322	2.260	Eperjes-Bartfeld
33.278	149.402	9.217	148.186	157.403	4.770	7.622	166.318	173.940	5.271	— 9·5	4.770	5.271	Gölnitzthal-Bahn
89 060	11.293	24.269	17.449	41.718	2.454	27.494	18.459	45.953	2.703	— 9·2	2.454	2.703	Güns-Steinamanger
112.053	6.430	25.305	6.620	31.925	1.182	21.512	4.829	26.341	975	+ 21·2	1.182	975	Haraszti-Ráczkeve
20.286	33.340	2.728	15.094	17.822	5.242	2.496	14.094	16.590	4.879	+ 7·4	5.242	4.879	Holics-Gödinger Localb.
29.230	32.035	5.268	11.498	16.766	1.863	5.040	7.295	12.335	1.370	+ 36·0	1.863	1.370	Késmark-Szepes-Béla
41.477	16.202	14.024	20.193	34.217	3.421	13.545	21.459	35.004	3.500	— 2·2	3.421	3.500	Keszthély-B. Szt. György
43.108	11.986	13.655	10.003	23.658	1.819	12.899	7 683	20.582	1.583	+ 14·9	1.819	1.583	Löcsethalbahn
86.187	138.521	19.902	202.742	222.644	3.674	15.429	173.810	189.239	3.122	+ 17·6	3·674	3.122	Marmaroser Salzb. A.-G.
43.133	86.048	17.754	163.857	181.611	2.670	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.670	. . .	Nagy-Károly-Somkuti
79.065	53.471	22.426	38.734	61.160	4 077	18.743	35.936	54.679	3.645	+ 11·8	4.077	3.645	Poprádthalbahn
341.639	154.116	242.458	352.528	594.986	2.680	227.297	327.900	555.197	2.501	+ 7·1	2.680	2.501	Számosthalbahn
20.314	15.512	4.580	8.780	13.360	1.113	213	291	504	720	+ 54·5	1.113	720	Szepes-Béla-Podolin
3.969	1.220	720	1.212	1.932	966	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	966	. . .	Szep. Olaszi-S. Varalja
227	42.540	41	12.300	12.341	2.128	121	14.327	14 448	2.491	— 14·6	2.128	2.491	Terret-Kowaszna
52.011	36.123	15·909	54.700	70.609	2.942	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.942	. . .	Ungthalbahn
5.600	1.400	2.800	2.900	5.700	1.140	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.140	. . .	Versec-Kub.-Dunap.
45,074.350	26,193.839	27,238.073	79,809.439	107,047.512	8.347	24,939.629	75,705.963	100,645.592	8.185	+ 2·0	8.347	8.185	**Summe**
													Recapitulation.
101,611.602	84.624.229	56,945.767	181,412.125	238,357.892	14.779	53,146.952	175,758.582	228,905.534	14.463	+ 2·2	14.779	14.463	**Se. d. österr. Eisenb.**
45,074.350	26,193.839	27,238.073	79,809.439	107,047.512	8.347	24,939.629	75,705.963	100,645.592	8.185	+ 2·0	8.347	8.185	**Se. d. ungar. Eisenb.**
146,685.952	110,818.068	84,183.840	261,221.564	345,405.404	11.930	78,086.581	251,464.545	329,551.126	11.718	+ 1·8	11.930	11.718	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
145.237	1.103	60.057	1.236	61.293	. . .	61.659	133	61.792	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut-L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
. . . .	. . . .	57.690	170.210	227.900	2.171	50.704	149.743	200.447	1.909	+ 13·7	2.171	1.909	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
. . . .	. . . .	339.413	1,001.146	1,340.559	4.983	309.069	877.273	1,186.342	4.410	+ 12·9	4.983	4.410	K. u. k. Bosna-Bahn
557.285	262.430	182.783	477.948	660.731	2.334	145.570	359.990	505.560	2.022	+ 15·0	2.334	2.022	Bosn.-Herzeg. Staatsb.: Doboj-D.-Tuzla (S. Han), Lašva-D. Vakuf-Bugojno, Metković-Sarajevo

einnahme von fl. 1,773.232 und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 4,108.930, daher zusammen eine Mehreinnahme von fl. 5,882.162, di. i. 7·4 pCt.

Bei der Bodensee - Dampfschiffahrt beträgt pro Monat December 1894 die Frequenz an Personen 6380, an Gütern 8991 t, mit einer Einnahme von fl. 1620 für Personen und fl. 9106 für Güter, somit in Summe fl. 10.726 gegen fl. 12.914 im gleichen Monate des Jahres 1893.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 enthalten die definitiven Resultate der Periode Jänner bis September 1894.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1894 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 65.544 Personen, welchem Resultate eine Mehreinnahme von fl. 6788 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Monate December 1894 gegenüber derselben Periode des Jahres 1893 eine Zunahme des Frachtquantums um 47.854 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 106.992.

Eine Transportzunahme ist bei den Massenartikeln Mehl und Mahlproducte um 4296·1 t zu verzeichnen.

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art	um	55.682·4 t
„ Zucker, raffinirt	„	3.268·4 t
„ Zucker, roh	„	5.602·5 t
„ Holz aller Art	„	8.056·7 t
„ Steinen aller Art	„	6.719·1 t
„ Erzen und Schlacken	„	27.838·4 t
„ Eisen und Stahl	„	23.250·9 t
„ Kohlen	„	27.940·8 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1233 Personen ab, während sich die Einnahmen um fl. 387 erhöhten.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 13.701 t und des Erträgnisses um fl. 8559.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Holz aller Art	um	1286·6 t
„ Erzen und Schlacken	„	242·3 t

Dagegen ergeben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Getreide aller Art	um	83·1 t
„ Zucker, raffinirt	„	567·1 t
„ Zucker, roh	„	150·5 t
„ Steinen aller Art	„	1271·4 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 1081 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 400 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 99 t, dagegen eine Zunahme des Erträgnisses um fl. 389 zu constatiren, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte, Zucker, raffinirt und roh, und Holz aller Art" eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Getreide aller Art, Steine aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl" einen Frachtenausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate December 1894 gegen den gleichen Monat 1893 resultirende Einnahmenausfall per fl. 81.965 muss hauptsächlich der Abnahme des Kohlenverkehres zugeschrieben werden.

Mähr.-schles. Centralbahn. Die für den Monat December 1894 provisorisch ermittelten Einnahmen beziffern sich gegen die definitiven Resultate im gleichen Monate des Jahres 1893 um fl. 4827 = 5·53 pCt. höher.

An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 2306 = + 12·6 pCt. zufolge Mehrfrequenz von 4953 Reisenden = + 10·8 pCt., und der Güterverkehr mit fl. 2521 = + 3·65 pCt. in Folge Mehrverfrachtung von 9458 t = + 21·4 pCt. Eisen, Getreide, Kohle, Malz, Rübe und Steine.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind definitiv, jene des Jahres 1894 bis Ende October definitiv, ab November bis Ende December provisorisch.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate December 1894 ergibt sich gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1893 aus dem Personenverkehre bei einer Mehrfrequenz von 536 Reisenden ein Einnahmenplus von fl. 88 und bei dem Güterverkehre trotz der Mehrbeförderung von 232 t in Folge geringerer Transporte höher tarifirender Güter (hauptsächlich Stückgüter) ein Einnahmenausfall von fl. 322.

Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1894 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1893 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro December 1894, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1893 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 18.481	Personen	+ fl. 22.759·86
Ergänzungsnetz	+ 7.670	„	+ „ 195·92
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 15.745	„	+ „ 5.986·33

Die höheren Einnahmen entsprechen dem gesteigerten Verkehre, namentlich während der Weihnachtsfeiertage.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro December 1894, mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1893 verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 39.187 t	+ fl. 172.900·38
„ „ Ergänzungsnetz	+ 25.248 t	— „ 71.065·74
Süddeutsche Verbindungsbahn	+ 533 t	+ „ 16.310·48

Der Ausfall beim Ergänzungsnetze ist zum Theil durch den schwächeren Kohlenverkehr auf grössere Entfernungen unter Zunahme der sonstigen Transporte auf kleinere Entfernungen zu erklären. Ein ähnliches Verhältniss zeigt sich bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. — Beim garantirten Netze steht die der Zunahme des Localverkehres zu verdankende Mehreinnahme im Einklange mit der Mehrleistung.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate September 1894 vorgeschritten.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transporteinnahmen des Gesammtnetzes der Gesellschaft haben im Monate December 1894 gegen die gleiche Periode des Jahres 1893 eine Verminderung um .... fl. 4975 erfahren. Hievon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von .... fl. 90.649 dagegen auf den Güterverkehr ein Minus von „ 95.624

Die gesellschaftlichen Localbahnen haben sich durchwegs in den Einnahmen gebessert:

Liesing-Kaltenleutgeben um	fl. 419
Spielfeld-Radkersburg um	„ 680
und die elektr. Bahn Mödling-Brühl um	„ 159

An diesen Mehreinnahmen participirt bei der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben sowohl der Personen-, als auch der Güterverkehr, bei der Localbahn Spielfeld-Radkersburg ausschliesslich der Güterverkehr.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben in der erwähnten Periode Einnahmenverminderungen erfahren:

die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von	fl. 6.611
„ Leoben-Vordernberger Bahn von	„ 845
„ Graz-Köflacher Bahn von	„ 6.161
„ Localbahn Radkersburg-Luttenberg	„ 391
„ „ Cilli-Wöllan von	„ 2.814

Dagegen haben Einnahmenvermehrungen erfahren: die Vicinalbahn Güns-Steinamanger von fl. 301 und die Barcs-Pakraczer Bahn von .. „ 5.119

Die Mindereinnahmen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, sowie der Localbahnen Radkersburg-Luttenberg und Cilli-Wöllan sind dem schwächeren Personen- und Güterverkehre, die Mindererträgnisse der Leoben-Vordernberger und der Graz-Köflacher Bahn ausschliesslich dem schwächeren Güterverkehre zuzuschreiben.

Die Mehreinnahmen der Vicinalbahn Güns-Steinamanger und der Barcs-Pakraczer Bahn resultiren hauptsächlich aus dem Güterverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind bis inclusive September richtiggestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat December 1894 ergibt sich auf Grund der provisorischen Aufstellungen gegenüber den definitiven Resultaten des gleichen Monates im Jahre 1893 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2951, welcher fl. 192 Mindereinnahmen aus dem Güterverkehre gegenüberstehen, so dass eine Steigerung der Einnahmen um fl. 2543 resultirt.

Für das ganze Jahr 1894 wurden im Vergleiche zu den Ergebnissen pro 1893 Mehreinnahmen von fl. 48.944 erzielt, von welchen fl. 30.822 auf den Personen- und fl. 18.122 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Bauliche Veränderung am Bahnhofe in Wien.) Der beim Eilgut-Aufgabsschuppen in der Station Wien bestehende Perron wurde um 16 m verlängert. [28. Jänner, Z. 847.]

— (Linie Wien—Tetschen: Umwandlung eines Handschrankens nächst Korneuburg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 5. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde der in km 16·241 der Strecke Korneuburg—Stockerau gelegene Handschranken in einen Zugschranken umgewandelt. [23. Jänner, Z. 3822.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Ueberstellung einer Brückenwaage.) Die in der Station Zizelitz bestehende Brückenwaage wurde sammt Häuschen auf einen anderen Punkt dieser Station überstellt. [29. Jänner, Z. 5259.]

Schleppbahn zur k. k. Tabakfabrik in Zwittau. Das vorgelegte Detailproject für eine Schleppbahn zur k. k. Tabakfabrik in Zwittau wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung übersendet. [31. Jänner, H.-M.-Z. 5830.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zulässigkeit der Theilung der profilwidrig verladenen, dem Zollverfahren unterliegenden Eisenbahnsendungen. Eine Bahnverwaltung hat berichtet, dass bei einer unter Zollverschluss abgefertigten Hopfensendung, welche in fünf Wagen profilwidrig verladen war, um den Wagenübergang auf die Anschlussbahn zu ermöglichen, in der Uebergangsstation jene Theile der Sendung abgeladen werden mussten, welche über die Grenzen der vorgeschriebenen Lademasse hinausgeragt haben. Da nach Angabe der Bahnverwaltung die Zollverwaltung nicht gestattet hat, dass die abgeladenen Quantitäten Hopfen zurückbleiben, wurden dieselben auf separate Wagen verladen und der Stammsendung angeschlossen, während nach den bestehenden reglementarischen Bestimmungen die Bahnverwaltung im gegebenen Falle verpflichtet gewesen wäre, die abgeladene Theilsendung dem Absender zur Disposition zu stellen und erst nach Massgabe der von ihm getroffenen Verfügung weiter vorzugehen. Auf diese Anzeige wurde die Bahnverwaltung nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Finanzministerium dahin aufgeklärt, dass schon nach den bestehenden Vorschriften (insbesondere § 164 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom Jahre 1835) die Theilung zollamtlich angewiesener Sendungen, wie auch das Zurückklassen der abgeworfenen Theile in der zollamtlichen Niederlage zulässig ist. Die im § 164 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung geforderten neuen Erklärungen brauchen nicht, wie angenommen wurde, vom Versender beigebracht werden, sondern können im Sinne des § 114 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom Waarenführer (Bahnanstalt) abgegeben werden. [28. Jänner, Z. 4280.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Brüx.) In der Station Brüx wird zur Ermöglichung einer raschen Verständigung die Centralweichenhütte bei Wächterhaus Nr. 48 mit dem Stationsbureau in der Weise telephonisch verbunden, dass die genannte Centralweichenhütte in die bereits bestehende Telephonlinie Brüx—Wächterposten Nr. 50a eingeschaltet wird. Die k. k. General-Inspection nahm den diesbezüglichen Bericht zur Kenntniss und hat bei diesem Anlasse der Bahnverwaltung folgende Directiven zur Danachachtung mitgetheilt: Bei Telephonanlagen für Zwecke des internen Dienstes auf den Bahnhöfen und auf eigenem Grund und Boden genügt es, wenn deren Herstellung im Einverständnisse mit den betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Directionen erfolgt. Für Telephonanlagen hingegen, welche zur Verbindung von zwei verschiedenen Bahnstationen oder von einer Bahnstation mit einem Industrie-Etablissement dienen, ist von Fall zu Fall die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums einzuholen. In dem in jedem Falle der erfolgten Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu erstattenden Berichte ist stets auch mitzutheilen, ob diese Telephonlinie blos im Einverständnisse mit der betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Direction oder mit Genehmigung des Handelsministeriums errichtet wurde. [24. Jänner, G.-I.-Z. 771.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 10 Intercommunicationswagen III. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenpläne für Personenwagen III. Classe mit Intercommunication, nach welchen 10 Stück Waggons — hierunter fünf mit Bremse — bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 299.]

Localbahn Auspitz. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 18. Juli 1894 dem öffentichen Verkehre übergebenen Localbahn Auspitz wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Beginne des Localbahngeleises in der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zum Geleiseabschlusse in der Station „Stadt Auspitz" 6·831 km und die Betriebslänge vom Wechsel in km 0·020 bis Aufnahmsgebäude Mitte in der Station Stadt Auspitz 6·780 km. Die Lage, sowie die Höhen-Côte der Nivellette der Anfangs- und Endstation ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Nivellette-Côte in Meter
Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Station	0·020	174·17
Stadt Auspitz . . .	Station	6·800	187·84

[G.-I.-Z. 21.994 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

11. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Karapcziu-Czudin wieder aufgenommen.

11. Februar. Auf den Kolomeaer Localbahnen wurde wegen Schneeverwehung die Theilstrecke Peczeniżyn—Sloboda rungurska für den Gesammtverkehr gesperrt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

12. Februar. In Folge Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Strecke Böhm.-Leipa—Niemes eingestellt. Zug 1856 konnte nicht mehr verkehren.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

12. Februar. Wegen Schneeverwehung Zugsverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

12. Februar. Wegen Schneeverwehung musste Nachmittags der Zugsverkehr auf der Localbahnlinie Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf eingestellt werden. Zug 2911 konnte nicht mehr verkehren.

Auf der Localbahnlinie Kl.-Schwechat—Mannersdorf konnten in Folge von Schneeverwehungen die Züge 1316, 1315, 1302 und 1301 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Auf der Localbahnlinie Landskron—Rudelsdorf musste in Folge Schneeverwehung der Zugsverkehr mit Zug 1808 eingestellt werden.

13. Februar. Auf der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim haben in Folge Schneeverwehung die Züge 537 und 538 nicht verkehrt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 13. Jänner, Z. 88.588 ex 1894, dem Grafen Stefan Sztáray und dem Reichstags-Abgeordneten Adam Bornemisza im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für

a) eine von der Station Szatmár der Linien Debreczen—Királyháza und Szatmár—Nagybánya ausgehende und diese über Puszta—Saròcz. Atya, Sima, Csegöld, Jánk, Zsarolyán, Fehér-Gyarmat, Matolcs, Tunyog und die Gemarkung der Gemeinde Kocsord mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Nyiregyháza—Mátészalka in der Endstation Mátészalka verbindende;
b) eine von Mátészalka aus die Linie a) über Ó-Pályi, Nagy-Dobos, Vitka. Vásáros-Namény, Genyse, Kis-Bába, Nagy-Bába und Anarcs in der Station Kis-Várda mit der Linie Nyiregyháza—Kis-Várda—Csab—Ungvár verbindende;
c) für eine von der zukünftigen Station Vásáros-Namény der Linie b) abzweigende, über Gergelyi, Tákos, Csaroda, Szirany und die Gemarkung der Gemeinde Asztély in der Station Beregszász mit der Linie Szerēncs—Beregszász—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Frachtbegünstigung für den Rücktransport von Ausstellungsgegenständen ab Budapest.) Der k. k. ungar. Handelsminister hat angeordnet, dass für den Transport sämmtlicher Gegenstände, welche bisher in der ständigen Ausstellung in der Industriehalle waren und in Folge der Auflassung dieser Ausstellung nunmehr zu expediren sind, ohne Unterschied der Provenienz auf allen Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen eine fünfzigpercentige Frachtermässigung gewährt werde. Für jede Sendung ist ein Certificat der Direction des Handelsmuseums nothwendig.

Arader Locomotivfabrik der „Johann Weitzer'schen Maschinen-Waggonfabrik und Eisengiesserei-Actiengesellschaft" in Arad. (Erweiterung des Fabriksbetriebes.) Die Direction der Johann Weitzer'schen Maschinen-Waggonfabrik und Eisengiesserei-Actiengesellschaft in Arad (gegründet von der Firma J. Weitzer in Graz) hat in ihrer jüngst abgehaltenen Directionssitzung den Beschluss gefasst, ihre Fabrikation in Arad auf Locomotiv- und Tenderbau auszudehnen, und soll es sich im Locomotivbau hauptsächlich um die Erzeugung von Schmalspur-Locomotiven handeln. Desgleichen wurde beschlossen, allgemeine Eisenconstructionen und speciell Brückenbau in die Fabrikation aufzunehmen. Die Direction ist in der Zeit mit den erforderlichen Vorarbeiten, als Investirungen für Maschinen und Bauten, sowie Engagements von technischen Specialkräften, soweit vorgeschritten, dass dieselbe bereits Bestellungen entgegennimmt, respective in Ausführung bringen kann. In derselben Sitzung wurde auch der Beschluss gefasst, die bei Gründung der Gesellschaft mit übernommene Oedenburger Fabriksrealität, welche seit der Zeit ausser Betrieb gestanden war, wieder in Betrieb zu setzen, und soll die Fabrikation — nach erfolgter Neueinrichtung — auch dort bereits nächsten Monat beginnen. Die Centraldirection der in Ungarn gelegenen Fabriken der Gesellschaft bleibt mit der Direction des Arader Stamm-Etablissements vereint.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehre.) Nach einer Mittheilung des Reichs-Eisenbahnamtes haben sich nunmehr sämmtliche Bundesregierungen bereit erklärt, auf den Eisenbahnen ihres Staatsgebietes die Sonntagsruhe im Güterverkehre nach den Grundsätzen vom 8. Mai 1894 spätestens bis zum 1. Mai 1895 durchzuführen.

(Eröffnung von Bahnstrecken im Monate December 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1894 folgende Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die 19·96 km lange Strecke Jüterbog—Treuenbrietzen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Jüterbog (bestehende Station), Schiessplatz (7·15 km), Tiefenbrunnen (11·53 km) und Treuenbrietzen (19·96 km); die Stationen sind für den Gesammtverkehr und, mit Ausnahme von Tiefenbrunnen, auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen eingerichtet; die neue Bahn hat in Jüterbog Anschluss an die bestehende Bahnlinie Berlin—Halle und ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte (Berlin—Halle) in Berlin unterstellt;

am 17. December die 30·40 km lange Theilstrecke Triptis—Ziegenrück im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Triptis (Anschlussstation an die Linie Gera—Probstzella), Auma (6·07 km), Crölpa (10·12 km), Mossbach i. Thür. (14·32 km), Knau (22·55 km) und Ziegenrück (30·40 km); sämmtliche Stationen sind für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Vieh- und Wagenladungsverkehr, die Station Ziegenrück überdies für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eingerichtet; diese Theilstrecke ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Weissenfels unterstellt; ferner

am 20. December die 19·18 km lange Strassenbahn vom Rheinufer bei Ottenheim über Allmannsweier, Langenwinkel, Dinglingen durch Lahr und Kuhlbach, Reichenbach, Steinebach bis Seelbach im Schutterthal (Lahrer Strassenbahn) für den Personen- und Güterverkehr.

b) In Bayern: Am 1. December die 11·77 km lange Localbahn Wicklesgreuth—Windsbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Wicklesgreuth (bestehende Station), Petersaurach (Haltestelle, 2·78 km), Altendettelsau (Halteplatz, 4·69 km), Neuendettelsau (Haltestelle, 6·66 km), Wernsbach (Halteplatz, 9·01 km) und Windsbach (Station, 11·77 km); der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4·5 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse, auf die Localbahn übergehen; für Güterabfertigung sind die Haltestellen Petersaurach und Neuendettelsau und die Endstation Windsbach eingerichtet, während die Halteplätze Altendettelsau und Wernsbach nur dem Personenverkehre dienen, doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugaufenthaltes Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittlung des Conducteurs zur Aufgabe gelangen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge durch den Conducteur; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Wicklesgreuth und ist dem kgl. Oberbahnamte in Nürnberg unterstellt;

am 10. December die 5·30 km lange Theilstrecke Station Wolnzach—Markt Wolnzach der Localbahn Wolnzach der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr, mit der Haltestelle Gosseltshausen und der Station Markt Wolnzach; der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m; es können daher auch Wagen mit einem grösseren festen Radstande als 4·5 m, jedoch mit nicht mehr als 10.000 kg Bruttolast für die Achse auf die Bahn übergehen; die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Localverkehre erfolgt am oder im Zuge; die Betriebsleitung hat ihren Sitz vorläufig in der Localbahnstation Markt Wolnzach und ist bis auf Weiteres der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt; ferner

am 15. December die 13·86 km lange Localbahn Dinkelscherben—Thannhausen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Dinkelscherben (Station), Oberschöneberg (Halteplatz, 2·70 km), Uttenhofen (Haltestelle, 5·65 km), Ziemetshausen (Haltestelle, 7·80 km) und Thannhausen (Station, 13·86 km); der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 200 m, weshalb auf dieser Localbahn nur Wagen mit nicht mehr als 4·5 m festem Radstande verkehren können; ebenso können auf die Localbahn Wagen mit mehr als 10 t Bruttolast für die Achse nicht übergehen; für Güterabfertigung sind die Haltestellen Uttenhofen und Zimmetshausen, sowie die Endstation Thannhausen eingerichtet, während der Halteplatz Oberschöneberg nur dem Personenverkehre dient; die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Dinkelscherben und ist dem kgl. Oberbahnamte Augsburg unterstellt.

c) In Baden: Am 15. December die 19·18 km lange Theilstrecke Endingen—Gottenheim der Kaiserstuhl-Bahn mit den Stationen Endingen, Riegel (Ort und Staatsbahnhof), Bahlingen, Nimburg, Eichstetten, Bötzingen und Gottenheim für den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr; die Strecke schliesst in Riegel und Gottenheim an die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen an und wird

von der Bau- und Betriebsverwaltung Hermann Bachstein in Darmstadt nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen betrieben; ferner

am 20. December die 11 km lange Nebenbahn Krozingen—Staufen—Sulzburg für den allgemeinen Verkehr mit den Stationen Krozingen, Oberkrozingen (2·2 km), Staufen (5·2 km), Grunern (6·9 km), Ballrechten-Dottingen (9·1 km) und Sulzburg (11 km); die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Freiburg i. B.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December 1894.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1894 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December der Haltepunkt Gross-bartloff zwischen den Stationen Küllstedt und Lengenfeld im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäckverkehr; der Haltepunkt Moorfleth am unteren Landwege zwischen Hamburg B. und Mittlerer Landweg im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Altona für den Personenverkehr; Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von diesem Haltepunkte abgefertigt; die Haltestelle Schwante zwischen den Stationen Vehlefanz und Kremmen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Berlin, welche bisher für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Stückgut- und Viehverkehr; die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen; der Haltepunkt Pfaffenmühle an der Strecke Glatz—Rückers—Reinerz im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für den Personenverkehr; ferner der Haltepunkt Steinbrücken an der Strecke Dillenburg—Strassebersbach im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrh.) für den Personenverkehr; am 15. December der Haltepunkt Babarowka zwischen den Stationen Samter und Pamiontkowo im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck.

b) In Württemberg: Am 1. December der Haltepunkt Malmsheim zwischen den Stationen Renningen und Weil der Stadt der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Hunden und Reisegepäck in beschränktem Umfange.

c) In Bayern: Am 7. December die Haltestelle Nürnberg-West zwischen den Stationen Nürnberg und Muggenhof der Ludwigs-Eisenbahn für den Personenverkehr; am 1. December der Halteplatz Affecking zwischen den Stationen Saal a. D. und Kelheim der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen und Hunden; am 15. December die Haltestelle Rammelberg zwischen den Stationen Rott und Wasserburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden; ferner der bisherige Halteplatz Haina an der Localbahn Rentwertshausen—Römhild der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen als Haltestelle für den Güterverkehr; am 20. December die Haltestelle Schönlind zwischen den Stationen Grossalbersdorf und Vilsecke der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr.

d) In Sachsen: Am 1. December die Verkehrsstelle Connewitz der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen, welche bisher nur dem Güterverkehre in Wagenladungen diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

e) In Oldenburg: Am 1. December die Haltestelle Sürwürden der grossherz. Oldenburg. Staatseisenbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen, sowie für die Abfertigung von Leichen; ferner am 10. December die Station Grabstede der Vareler Nebenbahnen der grossherz. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Gepäck, lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von Eil- und Frachtstückgut.

f) In Elsass-Lothringen: Am 1. December die Station Kogenheim an der Bahnstrecke Strassburg—Basel, welche bisher nur dem Eilgutverkehre diente, für den gesammten Güterverkehr.

Italien. (Schmalspurige Eisenbahn von der Station Chieti der Linie Castellamare—Solmona nach der Stadt Chieti.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat das Ansuchen der Commune Chieti um die Concession zum Bau und Betriebe einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Chieti der Linie Castellamare—Solmona zur Stadt Chieti mit dem Beifügen genehmigt, dass für diese Eisenbahn eine jährliche Subvention von 2500 Lire pro Kilometer für die Dauer von 70 Jahren gewährt werden könnte.

— (Elektrische Eisenbahn Gravellona—Intra.) Der Ingenieur Luigi Besozzi aus Mailand hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine elektrische Eisenbahn von Gravellona nach Intra vorgelegt und gleichzeitig um die Concession zum Bau und Betrieb dieser Linie, sowie auch um eine kilometrische Subvention von 3000 L. für die Dauer von 70 Jahren angesucht. Die nach der dritten Type zu bauende Linie wird 12.700 m messen, einen Minimal-Curvenradius von 140 m und eine Maximalsteigung von 20 Permille haben. Längs der Strecke sind drei Stationen vorgesehen: Gravellona, Suna-Pallanza und Intra, ferner zwei Haltestellen: Ponte Toce und Fondo Toce. Die Kosten werden 1,472.500 L. betragen.

— (Linie S. Giorgio di Nogara—Oesterreichische Grenze.) Wie wir dem „Giornale dei Lavori Pubblici" entnehmen, ist das von der Venetianischen Gesellschaft vorgelegte Project für den Bau einer Eisenbahn von der Station S. Giorgio di Nogara der Linie Udine—Palmanuova—Portogruaro zur österreichischen Grenze vom technischen Standpunkte aus genehmigt worden. Die projectirte Eisenbahn hat eine Länge von 7325·5 m, und wurden die Kosten, ausschliesslich des rollenden Materials, auf 667.000 L. veranschlagt.

— (Eisenbahn Messina—Patti—Cerda.) Die Strecke Castelbuono—Tusa der Linie Messina—Patti—Cerda, enthaltend die Stationen Polina und Tusa, ist dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Erstere Station ist für den Personen- und den internen Frachtenverkehr des sicilischen Netzes, letztere für den gesammten internen und externen Verkehr eingerichtet.

— (Dampftramway zwischen der Station und dem Hafen von Desenzano.) Die Unternehmung der Schifffahrt im Garda-See hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine Dampftramway von der Station nach dem Hafen von Desenzano vorgelegt. Die projectirte Linie beginnt vor dem Bahnhofe und endigt auf dem Communalplatze von Desenzano. Die Länge beträgt 1042·75 m. Das Geleise wird eine Spurweite von 0·80 m haben, und wird der Verkehr durch eine Locomotive und einen Personenwagen betrieben werden.

— (Elektrische Tramway in Mailand.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Project des Municipiums von Mailand für den Bau einer elektrischen Tramway, welche den Monumentalfriedhof mit dem neuen Friedhofe bei Musocco verbinden soll, genehmigt.

— (Drahtseilbahn von Bergamo nach dem Monte S. Vigilio.) Diese vom Ingenieur Ferretti projectirte Linie hat eine Länge von 590 m mit einer Steigung von 14 bis 20 pCt. Der Niveauunterschied beträgt 90 m. Die untere Station ist zunächst der Porta S. Alessandro projectirt und soll lediglich aus einer gedeckten Halle für die Wagen bestehen, nachdem das anstossende grosse Stadtthor den Bau eines grösseren Gebäudes überflüssig macht. Die Spurweite ist mit 80 cm festgesetzt. Die Kosten dieser Drahtseilbahn, welche dreigeleisig sein wird, sind ohne rollendes Material auf 100.000 L. veranschlagt.

— (Station Porta Romana in Mailand.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat über dringende Vorstellungen des ausserordentlichen königlichen Commissärs in Mailand beschlossen, für den Fall, als die Commune von Mailand die Gesammtsumme der von den Privaten à fond perdu gezeichneten Beträge garantiren sollte, ungesäumt den Bau der Station Porta Romana in Angriff nehmen zu lassen. Die Unterzeichner wurden denn auch bereits aufgefordert, ihre Quoten bei der Communalcasse zu erlegen.

— (Neuer Läuteapparat für eingeleisige Bahnen.) Die Gesellschaft der Mittelmeerbahn hat den von der Firma G. Servetaz in Savona gestellten Antrag, einen neuen Läuteapparat für eingeleisige Linien versuchsweise anzubringen, acceptirt, und wird dieser Apparat in der Station Mailand-Porta Ticinese zur Anwendung gelangen. Eine eigens zu diesem Zwecke aufgestellte Commission, bestehend aus gesellschaftlichen Functionären des Verkehres und der Zugförderung und einem Vertreter des kgl. Eisenbahnbezirkes Mailand, werden die Versuche überwachen.

Russland. (Eröffnung der 20. Sitzung des Comité der Sibirischen Eisenbahn durch den Kaiser.) Bei Eröffnung der 20. Sitzung des unter dem Präsidium des Kaisers stehenden Comité der Sibirischen Eisenbahn, der ersten, welche nach der Thronbesteigung desselben stattfand, richtete der Monarch an die Mitglieder der vereinigten Session des Sibirischen Eisenbahncomité und des Staatsökonomie-Departements des Reichsrathes nachstehende Ansprache:

„Meine Herren! Die Inangriffnahme des Baues der ununterbrochenen Sibirischen Eisenbahn ist eines der grossen Werk

der glorreichen Regierung Meines unvergesslichen Vaters. Dieses ausschliesslich friedliche und der Cultur gewidmete Unternehmen mit Gottes Hilfe zu Ende zu führen, ist nicht nur Meine heilige Pflicht, sondern auch Mein herzlicher Wunsch, umsomehr, als dieses Werk Mir von Meinem theuren Vater anvertraut wurde. Ich hoffe unter Ihrer Mitwirkung den von Ihm begonnenen Bau des sibirischen Schienenweges billig, hauptsächlich aber rasch und dauerhaft zu Ende zu führen."

Schiffahrt.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate December 1894.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates December 1894 zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 12 amerikanische, 38 englische, 1 dänischer, 7 französische, 4 deutsche, 1 griechischer, 6 italienische, 1 japanischer, 20 norwegische, 1 portugiesischer, 3 russische, 2 schwedische, zusammen 96. In dieser Zahl sind 3 vermisste Segelschiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 brasilianischer, 14 englische, 1 dänischer, 1 holländischer, 2 französische, 2 deutsche, 2 norwegische, 1 portugiesischer, 1 spanischer, 1 schwedischer, zusammen 26. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 64, Zusammenstoss 5, Feuer 4, gescheitert 5, abandonnirt 7, condemnirt 8, vermisst 3, zusammen 96; an Dampfern: Strandung 13, Zusammenstoss 2, gescheitert 8, abandonnirt 3, zusammen 26.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 17. December 1894 nach 17tägiger Fahrt mit 15 Passagieren und 1777 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 15.225 kg Oelsamen für Venedig, 135.975 kg Baumwolle (hievon 46.250 kg für Venedig), 304.753 kg Mirabolamen (hievon 50.750 kg für Venedig), 583.625 kg Ricinussamen für Venedig, 50.750 kg Leinsamen für Venedig, 180 kg Cigarren, 240 kg Porzellan, 44.913 kg Cocosöl, 10.150 kg Kaffee, 4872 kg Häute, 82.824 kg Teakholz, 506 kg Curiositäten, 220 kg Rosenöl, 350 kg Thee, 1218 kg Federn, 20.300 kg Horn, 117.080 kg Gingellisamen, 21.568 kg Gummi; aus Aden 21.721 kg Kaffee (hievon 7251 kg für New-York und 406 kg für Venedig), 38.417 kg Häute (hievon 35.017 kg für New-York), 17.661 kg Weihrauch, 53.592 kg Gummi, 2539 kg Myrrhe, 80 kg Thee, 5583 kg Wolle, 3553 kg Perlmutter; aus Suez 3370 kg Sennesblätter, 1400 kg Droguen, 16.775 kg Gummi; aus Port-Said 6000 kg Datteln, 11.950 kg Häute, 20.497 kg Zinn, 2975 kg Thee, 175.965 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 907.474 fl. ö. W.

Budapester Frachtenverkehr zu Wasser. (Einführung einheitlicher Schiffahrts-Usancen.) Für die nächste Schiffahrts-Saison werden, wie aus Budapest berichtet wird, bereits einheitliche Schiffahrts-Usancen, bezw. einheitliche Transportbedingungen für die von den Schiffsstationen und Ladestellen der ungarischen Flüsse nach Budapest bestimmten und mit Schleppschiffen hieher beförderten Getreide- etc. Sendungen in Kraft treten. Der Landesverband der ungarischen Schiffer (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 129 ex 1893) hat in seiner unter Vorsitz des geheimen Rathes Alexander stattgefundenen Directionssitzung diesbezüglich den von der Schiffahrts-Section der kgl. Ungar. Staatsbahnen vorgelegten Organisirungs-Entwurf im Principe angenommen.

Preussen. (Verordnung über die Führung von Flaggen auf Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden.) Den preussischen Behörden ist eine neue Ordnung über die Führung von Flaggen auf Staatsfahrzeugen und Staatsgebäuden mit genauen Abbildungen und Flaggenmustern zugegangen. In Gewässern, die von Seeschiffen befahren werden, führen Staatsfahrzeuge als Dienstflagge die Reichsdienstflagge der kaiserlichen Marine mit dem heraldischen preussischen Adler auf dem weissen Felde in der dem Flaggenstock zugekehrten Ecke des schwarzen Streifens. In von Binnenfahrzeugen befahrenen Gewässern führen Fahrzeuge der Militärverwaltung die preussische Kriegsflagge ohne Abzeichen, andere Staatsfahrzeuge dieselbe Flagge mit einem gelben unklaren Anker. Je nach den Verwaltungszweigen der Schiffe steht der Anker bei Fahrzeugen zwischen rothen Buchstaben, so bei Schiffen der Lootsenverwaltung zwischen L und V, der Zollverwaltung zwischen Z und V und so fort. — Staatsgebäude, die ausschliesslich der Schiffahrt dienen, führen die Dienstflagge mit dem Zeichen ihrer Verwaltung, daneben kann auch die deutsche Nationalflagge und die preussische Landesflagge aufgezogen werden. [„Hansa".]

Quarantainenachrichten. (Türkei.) Ein amtliches Telegramm aus Pera meldet: Wegen des Auftretens sporadischer Cholerafälle in Constantinopel ist auf Grund eines Beschlusses des dortigen internationalen Sanitäts-Conseils in allen türkischen Häfen eine fünftägige Quarantaine gegen die Herkünfte aus Constantinopel angewendet worden.

— (Rumänien.) Laut eines amtlichen Telegrammes aus Küstendje hat die kgl. rumänische Regierung die Häfen von Küstendje und Mangalia gegen Constantinopler Provenienzen gesperrt.

— (Griechenland.) Zeitungsnachrichten zufolge hat auch die griechische Regierung die genannten Herkünfte einer fünftägigen Observation unterworfen.

— (Spanien.) Die spanische Regierung hat dieselben Provenienzen als unrein erklärt.

Verschiedene Mittheilungen.

Revision des Berner Uebereinkommens über den Frachtverkehr. In der vorletzten Session des Staatseisenbahnrathes wurde ein Comité mit der Aufgabe betraut, die nöthigen Vorberathungen zu pflegen und die bei der bevorstehenden Revision des Berner Uebereinkommens über den internationalen Frachtverkehr zu stellenden Anträge zu formuliren. Nach der Einholung der einschlägigen Anregungen und Aeusserungen der Handels- und Gewerbekammern des Reiches, sowie anderer interessirter Körperschaften hat dieses Comité unter dem Vorsitz des Präsidenten der Wiener Handels- und Gewerbekammer, Reichsraths-Abgeordneten Mauthner, seine Berathungen am 5. Februar begonnen. An denselben nahmen Theil die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes Alfred Deutsch, Hofrath Dr. W. Exner und Heinrich Popper, sowie als Vertreter des Handelsministeriums Hofrath Freiherr v. Buschman und Ministerial-Vice-Secretär Dr. v. Rumler, Seitens des Justizministeriums Sectionsrath Freiherr v. Call und Seitens der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Hofrath Dr. Liharzik und General-Directionsrath Dr. Röll. Der Berathung, welche am 7. Februar zum Abschlusse gelangte, lag eine umfassende Zusammenstellung einschlägiger Wünsche der betheiligten Kreise zu Grunde. Ausserdem wurde beschlossen, das Handelsministerium zu ersuchen, den Regierungsvertretern bei den Vorconferenzen, welche über das Berner Uebereinkommen, so viel verlautet, in Berlin stattfinden sollen, zwei Mitglieder des Staatseisenbahnrathes beizuordnen, als welche die Herren Alfred Deutsch (Reichenberg) und Reichsraths-Abgeordneter H. Popper bezeichnet wurden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·69 km lange Strecke Eilenburg—Kültzschau—Düben der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt, welche am 20. Februar dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sowie die 14.795 km lange Strecke Körösmezö—Landesgrenze der kgl. Ungar. Staatsbahnen sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Ferner ist die 61·907 km lange Strecke Nagy Bocskó Körösmezö der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, von welcher die Strecke Nagy Bocskó—Rahó am 15. December 1894 für den Gesammtverkehr, die Strecke Rahó—Körösmezö am 21. desselben Monates für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet wurde, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Februar dem Bahnhofportier der Oesterr. Staatsbahnen Franz Kowanda in Amstetten in Anerkennung seiner treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Juli 1894.)

Mit Schiffahrtsbeginn 1895 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891,
I. Nachtrag, „ „ 1. März 1892,
II. „ „ „ 1. Mai 1892,
III. Nachtrag, giltig vom 1. Juli 1892,
IV. „ „ „ 1. Februar 1893,
V. „ „ „ 15. März 1893,
VI. „ „ „ 10. März 1894.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. Mai 1893.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. November 1891,
Anhang, „ „ 1. Mai 1892.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. August 1892,
Anhang, „ „ 1. „ 1892,
I. Nachtrag, „ „ 1. November 1893,
II. „ „ „ 1. December 1894.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1895 bis 31. Juli 1895 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Von den Frachtsätzen nachstehender Tarife	Für Aufgaben von Stationen und Ladeplätzen: unterhalb Wien bis inclusive Nema, Gönyö, Raab	Komorn, N. Szöny, Almás D. Radvány	unterhalb D. Radvány bis incl. Budapest	unterhalb Budapest bis incl. Baja	unterhalb Baja, einschliessl. Franzens- u. Franz Josefs-Canal bis exclusive Belgrad, Semlin	Belgrad, Semlin und unterhalb bis inclusive Moldova, Golubaz	der Drau	der Save, Theiss, und zwar von Szegedin und abwärts gelegenen Stationen und des Bega-Canals	Orsova und unterhalb gelegenen Donau-Stationen
	Markpfennige per 100 Kilogramm								
Kartirungssätze nach Donaulände **Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing** und **Regensburg** sub a	6	6	6	10	26	33	25	30	40
„ b, c, d	6	14	19	28	33	43	35	40	40
Für den Verkehr via Wien und via Passau:									
Ausnahmetarif Nr. I:									
Tarif-Abtheilung A, Tarif-Tabelle I	6	14	19	28	33	43	35	40	—
„ „ A, „ „ II	6	6	6	10	26	33	25	30	—
„ „ B Tarif-Tabelle I u. II	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Ausnahmetarif Nr. II:									
Tarif-Abtheilung A	—	—	—	—	—	—	—	—	40
„ „ B, Schnittfracht I	—	—	—	—	26	33	25	30	—
„ „ B, „ II	—		—	—	33	43	35	40	—
„ „ C, „ I	6	6	6	10	—	—	—	—	—
„ „ C, „ II	6	14	19	28	—	—	—	—	—
„ „ D	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ausnahmetarif Nr. III	6	6	6	10	26	33	25	30	40
Ausnahmetarif Nr. IV	6	6	6	10	26	33	25	30	40

Die in vorgenannten Kartirungssätzen und Ausnahmetarifen bezifferten Zuschläge für Burcellirung aus dem Bega-Canale werden im Rückvergütungswege um 5 Pfennige, bezw. 6 Centimes, bezw. 3 Kreuzer per 100 kg ermässigt.

Die Refactien und Frachtnachlässe werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1895 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Februar 1895. [83]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den Frachtsätzen des ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

ad Tarif-Tabelle A.

Nach	Für Aufgaben von	
	der Donau, Theiss, Save, des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canales	der Drau
	Kreuzer österr. Währung	
Barcs	5	3
Budapest	5	5
Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg, Linz	7	7

Für Sendungen nach Sissek sind im Wege der Hauptagentie Semlin von Fall zu Fall specielle Frachtvereinbarungen zu treffen.

ad Tarif-Tabelle B.

Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen

von Budapest . . . . 3 kr.

von oberhalb Budapest gelegenen Stationen 2 kr.

ad Tarif-Tabelle C.

Nach	Für Aufgaben von Ladeplätzen der Strecke	
	Tekia — incl. L.-Palanka	Bistretu — incl. Galaz
	Centimes Gold	
Temesvár, Szegedin, Sissek, Essegg, Barcs, Báziás, Pancsova, Belgrad, Semlin, Neusatz, Mohács, Budapest	35	45
Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz	40	50

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginne 1895 bis Ende Juli 1895 in den Verkehrs-Relationen der

Tarif-Tabelle A mindestens . . . 20.000 q
Tarif-Tabelle B „ . . . 10.000 q
Tarif-Tabelle C „ . . . 20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten unter einander, wie z. B. die Quantitäten der Tarif-Tabelle A mit jenen der Tarif-Tabelle B oder C u. s. w. ist nicht gestattet.

Die Refactien und Frachtnachlässe werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1895. [84]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1895 bis auf Widerruf gelangt ein Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten für den internen Schiffsverkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom Schiffahrtsbeginne 1893 aufgehoben und ersetzt wird.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze und Aenderungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1895. [85]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausschliessung des Artikels „Nähmaschinen-Obertheile“ aus dem Ausnahmetarif 12 des Tarifheftes 4.

Vom 1. April 1895 angefangen finden die Frachtsätze des im Gütertarife Theil II, Heft 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 12b für den Artikel „Nähmaschinen-Obertheile“ keine Anwendung.

Wien, am 10. Februar 1895. [86]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Einbeziehung der Station Praskačka-Urbanic der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in den directen Tarif vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1895 wird die Station Praskačka-Urbanic der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in den directen Tarif vom 1. März 1894 für den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Die Entfernung ab Aussig beträgt 170 km und die Frachtsätze sind dieselben wie für die Station Königgrätz.

Teplitz, am 9. Februar 1895. [87]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Instradirungs-Aenderung beim Transporte von lebendem Vieh.

Bis auf Weiteres werden die Transporte von lebendem Vieh von den Stationen der Strecken Cséffa—Orosháza, Szolnok—Szajol—Arad—Tövis—Predeal, Tövis—Kocsárd—Maros-Vásárhely, sowie Uj-Arad—Szt. András sammt Nebenlinien und

Anschlussbahnen nach Wien (St.E.G.), Wien (St. Marx) und Wien (K.E.B. transit) bei Anwendung der Sätze des Tarifes Theil IV — Heft 1 des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 15. März 1892, via Ujszász — Bruck a. L. befördert.

Demgemäss wird die Instradirungs-Tabelle im bezeichneten Tarifhefte wie folgt berichtigt, u. zw.:

auf Seite 50 im Punkte e) ist nach „Temesvár Jozsefváros" zu setzen: „(incl.)";

auf Seite 51 im Punkte f) ist anstatt „Cséffa" zu setzen: „Samson (incl.)";

im Punkte g) ist nach „Szolnok teherpályaudvar" zu setzen: „(excl.)"

Die Punkte h), i), j), k) und l) sind zu streichen.

Wien, am 9. Februar 1895. [88]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892. (Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 9 für Glassand.) Mit Wirksamkeit vom 10. Februar 1895 wurde der Ausnahmetarif Nr. 9 für Glassand (Seite 148 des Tarifes) in nachstehender Weise ergänzt:

Von	Nach: Dollnstein	Eichstätt Bhf.	Freilassing	Kufstein	Laufen	Salzburg	Schliersee
	Frachtsätze für 100 kg in Mark						
Ruhland . .	1·22	1·23	1·33	1·48	1·36	1·32	1·44

Kgl. Eisenbahn - Direction Köln, rechtsrheinische. (Eröffnung des neuen Bahnhofes Osnabrück.) Am 15. März wird der neue Bahnhof in Osnabrück für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet, wogegen der Hannover'sche und der Bremer Bahnhof daselbst alsdann für diesen Verkehr geschlossen werden. Gleichzeitig treten in den Personen-Fahrpreisen und den Gepäcks-Frachtsätzen von und nach Osnabrück, sowie im Durchgangsverkehr über Osnabrück theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. (Aufhebung der Frachtsätze für Lindau.) Die in dem Heft I des Verbands-Gütertarifes für den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. vom 1. September 1885 und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Lindau sind am 1. Februar ausser Kraft getreten. Von diesem Tage an findet die directe Güterabfertigung zwischen Lindau und den niederländischen Stationen nur noch in dem Niederländisch-Bayerischen Verkehr (Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883) statt. Eine Frachterhöhung tritt hiedurch nicht ein.

Oldenburgische Staatsbahnen. (Aenderung der Tarifpreise im Verkehre mit Osnabrück.) Mit Eröffnung des neuen Bahnhofes in Osnabrück am 15. März kommen im diesseitigen Binnenverkehr für die Beförderung von Personen und Reisegepäck nach und von Osnabrück theilweise erhöhte Tarifsätze zur Einführung. Die neuen Sätze sind in dem Nachtrag IV zum Theil II des Personentarifes für den Binnenverkehr angegeben. Dieser Nachtrag trat übrigens zum 1. Februar in Kraft und enthält ausserdem noch Entfernungen für Bant, Buttersheide, Kranenkamp und Zetel, sowie für den Verkehr zwischen Steinhausen und Langendamm. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
334	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz, roh und behauen, Schnitt-, Werk- und Brennholz, Eisenbahnschwellen und Schwartlinge, sowie Holzkohle	Mauterndorf	Unzmarkt transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif der Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf			Bei 200 Wagenladungen . . à 5000 kg pro Kalenderjahr 10% „ 300 „ . . „ „ „ „ 15% „ 400 „ . . „ „ „ „ 20% „ 500 u. über 500 „ . . „ „ „ „ 25%	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Original-Aufnahmescheine oder Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Der Absender hat sich schriftlich zu verpflichten, alle seine Holzsendungen ausschliesslich per Bahn mit Vermeidung des Wasserweges zu verfrachten
335	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Landwirthschaftliche Maschinen	Szombathely	für Russland: Podwołoczyska (Bhf.) transit; Nowosielitza (Bhf.) transit; Brody (Bhf.) transit	Aufgabe von Mengen a) unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg c) „ 10000 kg } für einen Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller Brody: a) 349 b) 287 c) 247 Nowosielitza: a) 386 b) 318 c) 274 Podwołoczyska: a) 382 b) 314 c) 271		Im Kartirungswege		
336	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite russischer Herkunft	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Schönweid (chemische Fabrik)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	110·3 kr.		Im Kartirungswege		
337	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	Rübenabfälle, Rübenschnitze u. Rübenschnitzabfälle, Rübenpresslinge, Composte und Schlamm von der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm)	Kolin	Linden	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	17·6 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
338	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut	Floridsdorf-Donaufeld	Budapest- dunaparti-teherpalyaudvar, Jozsefváros, fővámház (Hauptzollamt), fővárosi közraktárak, Ferenczváros, kiterö, nyugoti-palyaudvar (Westbahnhof), Lipótváros, Kelenföld, deli vasut (Südbahnhof) loco; Ó-Buda-filatorigát	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	112 Kreuzer		Im Kartirungswege		1. Bei Inanspruchnahme dieses ermässigten Kartirungsfrachtsatzes hat die Partei das Ein- und Ausladen auf ihre eigenen Kosten zu bewerkstelligen. 2. Dieser ermässigte Frachtsatz findet keine Anwendung auf lebende Thiere und feuergefährliche, sowie explosive Güter
339	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Georggrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahn	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donauregulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauuferbahn bestimmt und entweder an die Donauregulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	108·2 Heller	104·2 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, und bei Sendungen, welche nicht an die Donauregulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donauregulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt	
				Cleophasgrube					110 Heller	106 Heller	4 Heller			
340	Böhm. Nordbahn	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 11. December 1894 unter Pos. 2299 veröffentlichte Frachtbegünstigung gilt auch für Sendungen in umgekehrter Richtung gegen Vorlage der Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor einem 1. März 1896 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
341	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis Ende Mai 1896	Anhang zum Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1894	138 Heller	130 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Auf den oben ausgewiesenen Frachtsatz von 130 Hellern wird bei Auflieferung von mindestens 6000 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer im Rückvergütungswege ein weiterer Nachlass von 6 Hellern pro 100 kg gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe geleistet, welche Documente bis längstens Ende Juli 1896 in Vorlage gebracht werden müssen

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 10 ex 1895, fortlaufende Nummer 205, ist der Text in der Rubrik „Besondere Bemerkungen", wie folgt, abzuändern: „Insoferne die Umladung in Bosna-Brod nicht durch Organe der Parteien bewerkstelligt wird, wird an Umladegebühr 1 kr. pro 100 kg separat berechnet."

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 16. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen vom 3. December 1894, Z. 61.813, betreffend die Abfuhr desinficirter Düngermassen aus den Eisenbahn-Viehwagen-Desinfections-anstalten ohne vorhergehende Einholung der bezirksbehördlichen Bewilligung hiezu.

Aus Anlass der von einer Eisenbahn-Verwaltung gestellten Anfrage, ob die Abfuhr desinficirter Düngermassen aus den Eisenbahn-Viehwagen-Desinfectionsanstalten an die vorherige Einholung der bezirksbehördlichen Bewilligung gebunden sei, hat das k. k. Ministerium des Innern laut seiner anher gerichteten Mittheilung es als nothwendig bezeichnet, dass in der Beseitigung ordnungsmässig desinficirter Düngermassen keinerlei Verzögerungen unterlaufen, daher auch von der fallweisen Einholung der bezirksbehördlichen Bewilligung zur Abfuhr in der Voraussetzung füglich abgesehen werden kann, dass die Düngergruben dieser Desinfectionsstationen in baulicher Beziehung den Bestimmungen des h. o. Erlasses vom 16. April 1890, Z. 15.420 (Anzeigeblatt, I. Stück der Neuausgabe Nr. 167) entsprechen und demnach eine wirkungsvolle Desinfection des Düngers ermöglichen.

Hievon wird die geehrte Verwaltung zur entsprechenden weiteren Veranlassung in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 3. December 1894.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Schönbrunn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Adalbert Johanny, Landtags-Abgeordneter und Bürgermeister der Stadt Mähr.-Ostrau, im Vereine mit Dr. Emil Kottowitz, k. k. Notar in Mähr.-Ostrau, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau auf der bestehenden Kaiserstrasse nach Schönbrunn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1895. Z. 1308.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Prossnitz nach Plumenau, eventuell Skalitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Prossnitz nach Plumenau, eventuell über Boskowitz nach Skalitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Jänner 1895. Z. 2486.

Neue elektrische Krahne für Quaibetrieb.

Die Fortschritte auf diesem Gebiete sind keine schnellen gewesen. In den elektrotechnischen Fachzeitschriften ist freilich seit mehr als zehn Jahren das Princip der elektrischen Krahne behandelt und eine Reihe von Constructionen angegeben, ohne dass jedoch damit die Sache eine weitere Verbreitung gefunden hätte. Es liegt die Brauchbarkeit eines elektrischen Krahnes in der That auch nicht allein in der elektrischen Anordnung begründet, sondern zum grössten Theile in der richtigen Vereinigung mechanischer Construction und sachgemässer Verwendung der elektrischen Betriebsvorrichtungen. Nachdem der von der Firma „Eisenwerk Hamburg" auf dem Petersen-Quai in Hamburg aufgestellte elektrische Krahn den Beweis geliefert hatte, dass die genannte Firma im Stande sei, mit ihrer eigenthümlichen Construction die weitestgehenden Anforderungen zu befriedigen, handelte es sich wesentlich darum, durch Versuchsergebnisse festzustellen, welche Garantien geboten werden können. Das Resultat ist ein derart günstiges gewesen, dass bei den weiteren Krahnanlagen von der fraglichen Firma eine Gewähr geleistet werden konnte, wie sie auf diesem Gebiete wohl noch nicht übernommen worden ist. Dazu kommt der glückliche Umstand, dass immer mehr Städte mit ausgedehnten elektrischen Centralen versehen werden, so dass die Frage brennend geworden ist, ob man den Uebergang von dem mit mancherlei Unannehmlichkeiten verbundenen Dampfbetriebe der Krahnanlagen zu dem angenehmeren und — was schliesslich die Hauptsache ist — billigeren elektrischen Betriebe machen soll.

Alle Krahne der Firma „Eisenwerk Hamburg" sind so construirt, dass für das Heben der Last und das Drehen des Krahnes besondere Motoren dienen, so dass die für die grosse Geschwindigkeit gefährliche Frictionskuppelung vermieden und eine ungemein grosse Betriebssicherheit geboten wird, indem der Krahnführer durch Ein- und Ausschalten der beiden rechts und links von ihm liegenden Stromschlusshebel jede Art der Bewegung sanft anheben und, wenn auch schnell, so doch nicht ruckweise aufhören lassen kann. Durch eine eigenartige Bremse ist dafür gesorgt, dass bei etwaigem Versagen der Stromzuführung die Last sofort festgehalten und bei angezogenem Bremsbande die Einschaltung des Ankers vermieden wird, um denselben vor dem Durchbrennen zu schützen. Die Krahne sind entweder zum Drehen in vollem Kreise nach beiden Richtungen oder — wie bei einigen für Kopenhagen gelieferten — nur zum Drehen im Dreiviertel-Kreisbogen eingerichtet; letzteres war nothwendig, um das Anschlagen des Auslegers an Gebäudetheile zu verhindern.

Die für Rotterdam gelieferten Krahne sind Vollportalkrahne, die zwei Geleise überspannen und wegen der weiten Ausladung des Auslegers auch das dritte neben dem Portale liegende Geleise überreichen. Dazu musste die Auslegerwelle so hoch geführt werden, dass die Last noch in das Obergeschoss des Schuppens unmittelbar eingeführt werden kann. Da die Centrale in Rotterdam nach dem Fünfleitersystem gebaut ist, arbeiten die Motoren mit 440 Volt Spannung. Die normale Hubgeschwindigkeit beträgt 1·1 Secundenmeter, während die Drehung mit 2 Secundenmeter erfolgt. Da beide Motoren mit Vorschaltwiderständen ein- und ausgeschaltet werden, kann auch jede kleinere Geschwindigkeit erzielt werden. Für diese Rotterdamer Krahne ist die Normalbelastung von 1500 kg vorgesehen; doch sind die Anordnungen so getroffen, dass noch eine Ueberbelastung von 50 pCt. angehoben wird. Bei stärkerer Belastung schalten sich die Krahne selbstständig aus. Zur Verschiebung des Krahnes ist das Portal von Hand fahrbar gemacht. Die nach dem Lande zu liegenden Räder laufen mit doppeltem Spurkranze auf einer Eisenschiene; dagegen sind an der Wasserseite nur breite Stahlwellen angebracht, die unmittelbar auf der Quaimauer ruhen. Dadurch ist die lästige Quaimauerschiene vermieden und die Leichtigkeit der Bewegung nicht gehindert.

Die für andere Quais gelieferten oder in Lieferung begriffenen Krahne sind zum Theil Winkelportalkrahne nach Art des auf dem Petersen-Quai in Hamburg aufgestellten Krahnes und arbeiten entweder mit 220 Volt — wie in Mannheim — oder mit höherer Spannung. Eine grössere Zahl ist für die Tragkraft von 2500 kg eingerichtet, während für die Seehäfen in der Regel 1500 kg ausreichend sind.

Mit den vorbeschriebenen Krahnen ist der elektrische Krahnbetrieb aus dem Versuchsstadium herausgetreten und der volle Beweis geliefert, dass die elektrischen Krahne nicht nur ebenbürtig den Dampfkrahnen an die Seite treten können, sondern in vielen Beziehungen denselben überlegen sind. [„Deutsche Bauzeitung."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Erweiterung der Station Schönlinde.) Für die in der Station Schönlinde auszuführenden Erweiterungsbauten, bestehend in der Herstellung eines Kohlenverladegeleises von 170 m Länge gegen Rumburg, in der Verlegung des Kohlenverladeplatzes an diese Stelle, in der Verlängerung des Geleises 2 nach derselben Richtung unter Versetzung des bezüglichen Distanzsignales und in der Uebertragung der Brückenwaage, wurde die Genehmigung ertheilt. [31. Jänner, Z. 5409.]

— (Diverse Baulichkeiten in Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wird eine Lackiererei und Tapeziererei hergestellt, der Wagenreparatursschuppen theilweise verschalt und die Schiebebühne verlängert. [5. Februar, Z. 6727.]

— (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Wächterhausbrunnen in der Strecke Bodenbach—Tannenberg.) Beim Wächterhaus Nr. d/14 der Strecke Bodenbach—Tannenberg wird ein Brunnen hergestellt. [29. Jänner, Z. 5410.]

— (Ableitung von Abfallwässern in Bodenbach.) In der Station Bodenbach wird eine Ableitung der Abfallwässer aus den Stationsgebäuden in das von der Gemeinde Bodenbach für den Ortstheil Rosawitz gebaute Canalnetz hergestellt. [29. Jänner, Z. 5115.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Geleiselegung auf Brücken: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Mistek hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft für die Legung eines Theiles des im Zuge der Schleppbahn vom Hochofen zur Ringofenziegelei befindlichen Geleises auf Brücken für den 18. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2866.]

Projectirte Localbahn Zöptau-Römerstadt. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. in Wien als Vertreterin der Vorconcessionäre Friedrich Ritter von Tersch, Bürgermeister in Mähr.-Schönberg, und Wilhelm Ludwig, Bürgermeister in Römerstadt, vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Zöptau der k. k. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau nach Römerstadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Kriegsdorf—Römerstadt die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 22. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [11. Jänner, H.-M.-Z. 8110.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Verständigung der Weichenwächter über Ausnahmen von der allgemeinen Bestimmung der Einfahrtsgeleise.) Die Verwaltung der Buschtěhrader Eisenbahn hat die Verfügung getroffen, dass die Verständigung der Weichenwächter über jede gegen die allgemeine Bestimmung der Einfahrtsgeleise nothwendig werdende Ausnahme nicht nur mündlich, sondern auch auf schriftlichem Wege zu erfolgen habe. Zu diesem Zwecke liegt in jeder Station ein Vormerk auf, in welches vom diensthabenden Verkehrsbeamten jede etwa nothwendig werdende Aenderung in der Bestimmung der Einfahrtsgeleise für die gewöhnlichen Züge, sowie auch die Bestimmung der Einfahrtsgeleise für aussergewöhnliche Züge (Erforderniss- und Separatzüge, abgetheilte Züge, Extrafahrten) schriftlich unter Bezeichnung des Tages und des Zuges einzutragen und zu unterfertigen ist. Der diensthabende Verkehrsbeamte hat sich in diesem Vormerkbuche persönlich die Kenntnissnahme der von ihm getroffenen Verfügung vom Weichenwächter bestätigen zu lassen, und es darf diese Bestätigung nicht durch eine Mittelsperson eingeholt werden. Ohne eine solche schriftliche Verständigung dürfen die Weichenwächter bei gewöhnlichen Zügen eine Aenderung der Einfahrten nicht vornehmen, wogegen sie bei aussergewöhnlichen Zügen diese schriftliche Verständigung, wenn selbe ihnen nicht rechtzeitig zukommen sollte, einzuholen haben. [G.-I.-Z. 908.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 12 Stück dreiachsigen Intercommunicationswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgte Bestellung von 12 Stück dreiachsigen, mit Accumulatoren elektrisch zu beleuchtenden Intercommunicationswagen I./II. Classe A Be mit Bremse und Hüttchen, welche bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow nach den mit Handelsministerialerlässen vom 15. October 1891, Z. 42.944, und vom 15. November 1892, Z. 44.950, genehmigten Constructionsplänen mit der Abänderung ausgeführt werden sollen, dass diese Wagen anstatt der offenen geschlossene Platformen und geschlossene Faltenbalgübergänge nach dem Normale des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erhalten, genehmigt. [Z. 5684.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Sicherungsanlage in der Station Lissa.) In der Station Lissa ist zur Sicherung des Zugsverkehres eine centrale Weichenstell- und Sicherungsanlage ausgeführt worden. Die Sicherung der Einfahrten in den Richtungen von Wien, Tetschen und Prag erfolgt nunmehr durch je ein zweiarmiges Einfahrtssignal, die Sicherung der Ausfahrten in der Richtung gegen Tetschen und Prag durch ein zweiarmiges Ausfahrtssignal. Für die Ausfahrten in der Richtung gegen Wien ist kein Mastsignal aufgestellt. In der Nähe der Einfahrtswechsel für die Fahrten in der Richtung von Wien und von Tetschen sind in zwei Apparatbuden die Stellwerke untergebracht. Mittelst des Centralapparates (Stellwerkes) bei der Einfahrt von Wien werden zwei Weichenpaare und vier einzelne Weichen gestellt und verriegelt und ebenso wird von dort aus das betreffende Einfahrtssignal gestellt. Mit dem Centralapparate bei der Einfahrt von Tetschen erfolgt die Stellung und Verriegelung von drei Weichenpaaren und fünf einzelnen Weichen, sowie die Stellung der beiden Einfahrtssignale für die Fahrtrichtungen von Tetschen und von Prag und des Ausfahrtssignales für die Fahrten gegen Tetschen und gegen Prag. Durch die gegenseitige Abhängigkeit in der Bewegung der verschiedenen Hebel der Stellapparate wird bewirkt, dass jeder umgelegte Signalhebel die Umstellung des anderen Signalhebels auf „Erlaubte Fahrt“ in das freizugebende Geleise ausschliesst und diejenigen Weichenhebel verriegelt, deren Bewegung eine Gefährdung der freigegebenen Fahrstrasse zur Folge hätte, und dass ferner jeder Weichenhebel, dessen momentane Stellung die Fahrt auf einer Fahrstrasse gefährdet, den Signalhebel dieser Fahrstrasse verschlossen hält. Die Stellung der Mastsignale auf „Erlaubte Fahrt“ (in gerader Richtung oder in die Ablenkung) kann nur mit Zustimmung des diensthabenden Beamten vorgenommen werden. Zur Verbindung der Weichen- und Signalhebel der Stellwerke mit den Weichenstellvorrichtungen, bezw. mit den Armen der Signalmaste sind Doppel-Stahldrahtzüge angewendet. Die Distanzsignale sind in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. [G.-I.-Z. 22.805 ex 1894.]

— (Einrichtung eines Einfahrtswechsels zur Verriegelung in der Station Gross-Wossek.) Nachdem die Signalscheibe jenes Einfahrtswechsels der Station Gross-Wossek, welcher von den von Libňowes kommenden Zügen befahren wird, vom Zuge aus nicht rechtzeitig wahrgenommen werden kann, so wurde dieser Wechsel zur Verriegelung eingerichtet und mit einem einarmigen Einfahrtssignale verbunden, das circa 75 m vor der Wechselspitze rechts vom Geleise aufgestellt ist. Die Handhabung des Stell- und Verriegelungswerkes obliegt einzig und allein dem auf der Seite gegen Poděbrad und Libňowes diensthabenden Stationsaufseher, wogegen die Stellung des gedachten Einfahrtswechsels nach wie vor von dem diensthabenden Weichenwächter mit der Hand vorgenommen wird. [G.-I.-Z. 2375.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Nachschiebedienst mit an den Zug angekuppelter Nachschiebe-Locomotive.) Auf einzelnen Strecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurden schon seit längerer Zeit Versuche gemacht, den Nachschiebedienst mit an den Zug angekuppelter Nachschiebe-Locomotive durchzuführen, und es hat sich aus dieser Einführung während der ganzen Probezeit kein Anstand ergeben. Demnach erscheinen die gegen eine solche Art des Nachschiebedienstes bestandenen Bedenken, und zwar insbesondere in Bezug auf das Einhalten der Geschwindigkeit, auf Zugstrennungen, Anflaufen des rückwärtigen Zugstheiles auf den vorderen, Bremsung des Zuges u. s. w. durch die Praxis vollständig widerlegt. In Folge dieser günstigen Erfahrungen hat die k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums bis auf Weiteres gestattet, das Nachschieben der Güterzüge über örtliche Steigungen mit an den Zug angekuppelter Nachschiebe-Locomotive für den Fall anzuwenden, wenn die Nachschiebe-Locomotive vom Niveaubruche ab dem Zuge zu folgen hat, und wenn die Fahrgeschwindigkeit des besagten Zuges in der an die örtliche Steigung anschliessenden Strecke nicht mehr als 30 km per Stunde beträgt. [28. Jänner, G.-I.-Z. 21.294 ex 1894.]

Elektrische Localbahn Gmunden. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 13. August 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen elektrischen Localbahn Gmunden wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Beginne des Localbahngeleises in der Anfangsstation k. k. Staatsbahnhof Gmunden bis zum Geleiseabschlusse in der Endstation Stadtplatz Gmunden 2·552 km und die Betriebslänge von Mitte der Einsteigstelle in km 0·010 bis Mitte der Einsteigstelle in 2·540 km 2·530 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene daselbst ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Anfangsstation k. k. Staatsbahnhof Gmunden	Station	0·010	479·20
Zum grünen Wald .	Haltestelle	0·450	483·43
Zur Kraftstation .	„	0·700	485·00
Zum Rosenkranz .	„	0·960	478·40
Stadtpark	„	1·360	458·71
Zur Parkstrasse . .	„	1·700	430·21
Zum Hotel Bellevue	„	2·050	424·17
Zum Postgebäude .	„	2·420	425·02
Stadtplatz Gmunden	Station	2·540	424·20

[G.-I.-Z. 22.397 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

12. Februar. Auf der Theilstrecke Peczeniżyn — Sloboda rungurska der Kolomeaer Localbahnen, sowie auf der Schleppbahn Berhometh—Mezebrody wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

15. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Hadikfalva—Radautz eingestellt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

14. Februar. Auf der Strecke Böhm.-Leipa—Niemes wurde der Gesammtverkehr mit Zug 1853 wieder aufgenommen.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

13. Februar. Verkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt wieder aufgenommen.

Auspitzer Localbahn:

14. Februar. In Folge Schneeverwehung wurde der Verkehr eingestellt. Voraussichtliche Dauer der Unterbrechung circa zwei Tage.

Böhmische Commercialbahnen:

13. Februar. In Folge Schneeverwehung Gesamtverkehr in der Strecke Sadova-Dohalic—Smiřic und Dčtenic-Taxis—Dobrovic eingestellt. Letztverkehrende Züge waren Zug 152 und 5001 am 12. Februar.

14. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Sadova-Dohalic—Smiřic mit Zug 101 wieder eröffnet.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.:

12. Februar. Die Züge 2, 4, 8, 9, 10 und 11 der Strecke Wien—Locomotivfabrik mussten in Folge starker Vereisung und Verwehung der Schienen entfallen, und ist Verkehr mit Zug Nr. 12 und 13 in dieser Strecke wieder aufgenommen worden. In der Strecke Gross-Jedlersdorf—Stammersdorf ist der Verkehr gänzlich eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

14. Februar. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Pragerhof—Kanizsa der Frachtenverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

14. Februar. Zufolge Felsensprengungen bei km 108·3/4 der Strecke Gries—Brenner wurden durch Absturz grosser Massen Steingerölle beide Geleise verschüttet. Rechtsseitiges Thalgeleise bleibt bis auf Weiteres gesperrt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

15. Februar. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr auf der Localbahn Drösing - Zistersdorf bis auf Weiteres eingestellt werden.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

13. Februar. Auf der Localbahn Bruck a/L.—Hainburg wegen abermaliger Schneeverwehung, nachdem vorher schon Strecke freigemacht war, Zugsverkehr eingestellt.

14. Februar. Die Localbahnlinie Landskron—Rudelsdorf wurde mit Schneepflug freigemacht, und ist der Verkehr mit Zug 1802 wieder eröffnet worden.

15. Februar. In Folge Schneeverwehung musste auf der Localbahnlinie Landskron—Rudelsdorf der Zugsverkehr mit Zug 1802 wieder eingestellt werden.

15. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz nach Zug 1601 der Gesamtverkehr eingestellt.

15. Februar. Wegen Schneeverwehung haben in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim die Züge 532 und 537 nicht verkehrt. Dem Zuge 538 musste Schneepflug entgegengesendet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungar. Handelsministers über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Jahre 1893.) Der vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegte Bericht über die Amtsthätigkeit seines Ressorts im Betriebsjahre 1893 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 und 145 ex 1894) bringt unter dem Titel „Seeschiffahrts-Angelegenheiten", und zwar speciell die Entwicklung des Fiumaner Hafenverkehrs betreffend, eine statistische Aufstellung, und zwar sowohl der maritimen Verkehrsbewegung der Import- und Exportquantitäten der Waaren, als auch des hiedurch erfolgten Geldumsatzes. Der gesammte Import und Export betrug in Metercentnern: 1884: 6,310.000, 1885: 7,460.000, 1886: 6,490.000, 1887: 6,880.000, 1888: 8,210.000, 1889: 8,150.000, 1890: 8,640.000, 1891: 7,250.000, 1892: 8,210.000 und 1893: 10,160.000 mit einem Werthe in Gulden österr. Währ. von: 1884: 68,170.000, 1885: 76,210.000, 1886: 75,770.000, 1887: 73,180.000, 1888: 91,930.000, 1889: 88,520.000, 1890: 88,720.000, 1891: 93,290.000, 1892: 92,740.000, 1893: 127,140.000, und zwar: A. der Import: 1884 23,220.000, 1885: 21,880.000, 1886: 20,870.000, 1887: 20,730.000, 1888: 23,720.000, 1889: 26,200.000, 1890: 28,670.000, 1891: 34,280.000, 1892: 41,550.000, 1893: 58,820.000 (hievon im Jahre 1893 unter österr.-ungar. Flagge 34,740.000 und unter fremder Flagge 24,080.000); B. der Export: 1884: 44,950.000, 1885: 54,330.000, 1886: 54,930.000, 1887: 54,460.000, 1888: 68,200.000, 1889: 62,320.000, 1890: 60,060.000, 1891: 59,010.000, 1892: 51,190.000, 1893: 68,320.000 (hievon im Jahre 1893 unter österr.-ungar. Flagge 38,140.000, unter fremder Flagge 30,180.000).

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 13. Jänner 1895, Z. 91.923 ex 1894, dem Einwohner von Agram Alexander Weiss im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Budinšćina der Linie Csáktornya—Zágráb der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Zagorianer Localbahnen abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Gertovec bis zu den Holzschlägen bei Gradinovo führende schmalspurige Industriebahn mit Locomotivbetrieb auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Eisenbahnprojecte im Comitate Temes. (Bauprogramm.) Die Comitats-Congregation des Temeser Comitats-Municipiums hat in seiner am 31. Jänner abgehaltenen Generalversammlung unter gleichzeitiger Votirung einer Subvention von 1.500.000 fl. den Beschluss gefasst, den Ausbau folgender, die Interessen des Comitates und des Vorortes Temesvár fördernder Localbahnlinien materiell zu fördern. Es sind dies die Linien:

1. Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1893, Vorconcession Post 2, und Nr. 137 ex 1894), d. i. eine die in Temesvár einmündenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen von Temesvár aus in der Station Radna-Lippa mit deren Hauptlinie Budapest—Arad—Radna-Lippa—Tövis verbindende Linie (Subvention 375.000 fl.);
2. Temesvár—Báziás (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1893), eine mit Rücksicht auf den Verkehr des stark frequentirten Badeortes Báziás als Linie von vorläufig localer Bedeutung zu betrachtende Flügelbahn der Hauptlinie (Subvention 150.000 fl.);
3. Temesvár—Módós, eine Verbindung der in Temesvár einmündenden Linien mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Szécsány—Módós—Párdány der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahn (Subvention 106.000 fl.);
4. Temesvár—Nagy-Szent-Miklós (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15), eine Verbindung der in Temesvár einmündenden Linien mit der Linie Valkány—Nagy-Szent-Miklós—Varias, einer als Sackbahn endigenden Flügelbahn der Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Valkány—Orsova—Verciorova (Subvention 100.000 Gulden);
5. (Temesvár—) Versecz—Kubin (bereits jüngst ausgebaut), durch welche Linie eine Verbindung der in Temesvár einmündenden Bahnen mit dem neu angelegten Donau-Umschlagsplatze Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 und 75 ex 1894) in radialer Richtung vermittelt wird (Subvention 426.000 fl.);
6. Versecz—Lugos—Maros-Illye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894), eine durch Vermittlung der Linie Temesvár—Versecz als Verbindungsbahn der in Temesvár einmündenden Bahnen mit der Hauptlinie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu betrachtende Linie (Subvention 240.000 fl.);
7. Csákova—Bóka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 3), eine Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Localbahn Zsebely-Csákova, einer Flügelbahn der Linie Temesvár—Zsebely—Báziás (Subvention 72.000 fl.).

Durch den Ausbau mehrerer dieser Linien wird eine Verbindung der bereits bestehenden Eisenbahnen im Bereiche des Temeser Comitates mit dem in steter Ausdehnung begriffenen Betriebsnetze des benachbarten Torontáler Comitates angestrebt, durch deren Vereinigung einerseits das grosse Productionsgebiet des Banates und seiner Nachbardistricte in ausgiebiger Weise in den Weltverkehr einbezogen, andererseits die Verbindung mit den Donau-Umschlagplätzen Orsova, Báziás, Kubin und Pancsova hergestellt werden soll, deren commercielle Bedeutung, und zwar speciell für die oberhalb Temesvár und Arad nördlicher gelegenen Gebietstheile des östlichen Ungarn, mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der unteren Donau beginnen wird.

Projectirte Localbahn Pancsova-Petrovoselló. (Trassenbestimmung.) Die ursprünglich beabsichtigt gewesene Trasse der projectirten Localbahn Pancsova—Petrovoselló—Versecz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894, Vorconcession Post 1a, und Nr. 85 ex 1894) ist dadurch gegenstandslos geworden, dass inzwischen die Localbahn Versecz—Petrovoselló—Kubin erbaut und nach erfolgter technisch-polizeilicher Begehung auch seither dem Verkehre übergeben wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894). Aus diesem Anlasse haben nun die Interessenten des Comitates Torontál und insbesondere jene der Stadt Pancsova, welche zum Bau der projectirten Linie einen Beitrag von 180.000 fl. zu leisten sich verpflichteten, den Beschluss gefasst, die Bahn allerdings von Pancsova aus, jedoch über Ujfalu (Neudorf) nur bis zur Station Petrovoselló zum Anschlusse an die Linie Versecz—Petrovoselló—Kubin-Dunapart zu erbauen, wodurch deren Länge auf circa 25 km reducirt wird. Die combinirte Linie Pancsova—Petrovoselló—Versecz wird das in Pancsova ausmündende Hauptnetz der Torontáler Localbahnen über das Gebiet des Temeser Comitates in Versecz mit der Hauptlinie Budapest—Temesvár—Versecz—Báziás verbinden.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Betriebsergebnisse im Jahre 1894 und Umgestaltung der Linien auf elektrischen Betrieb.) Die Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat im abgelaufenen Jahre eine intensive Betriebsthätigkeit entfaltet und eine nicht unerhebliche Mehrleistung aufzuweisen. Die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehre haben zusammen fl. 1,863.000 ergeben, sohin eine Mehreinnahme von fl. 163.000 resultirt. Die Einrichtung der Linien der Pferde-Eisenbahn für den elektrischen Betrieb ist im abgelaufenen Jahre Gegenstand mehrfacher Verhandlungen gewesen, und hat das Handelsministerium den technischen Theil dieser Angelegenheit anlässlich der Anfangs December abgehaltenen administrativen Begehung einer gedeihlichen Lösung zugeführt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 146 ex 1894, Nr. 3 und 10 ex 1895). Die Budapester Strasseneisenbahn hat im abgelaufenen Jahre im Vereine mit der Budapester Elektrischen Stadtbahn A.-G. die Concession für den Ausbau der elektrischen Untergrundbahn auf der Andrassystrasse erworben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 43, 56 und 95 ex 1894). Der Ausbau dieser Linie, die in die wichtigste Verkehrsrichtung fällt, geht rasch von Statten und dürfte im Herbst des Jahres 1895 dem Betriebe übergeben werden. Die Massnahmen für die Bedeckung des Bedarfes der elektrischen Einrichtung, sowie für den Ausbau der Untergrundbahn werden im Laufe der nächsten Zeit finalisirt werden.

Budapester Vicinalbahn-Actiengesellschaft. (Betriebsergebnisse im Jahre 1894.) Der Verkehr auf den von der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb gegründeten, erbauten und auch von ihr mit Dampfkraft betriebenen Linien der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft, d. i. der Linien Budapest—Soroksár—Haraszti, Budapest—Czinkota, Budapest (Ó-Buda [Altofen])—Szent-Endre, ferner der auf fremde Rechnung betriebenen Localbahn Haraszti—Ráczkeve gestaltete sich im Laufe des Betriebsjahres 1894 wie folgt: Einnahmen fl. 289.900, im Jahre 1893 fl. 235.500, somit eine Steigerung von fl. 54.400. Die seit mehreren Jahren auf der Tagesordnung stehende Frage der Hereinfahrt der Züge der Szent-Endreer Strecke in das innere Stadtgebiet wird auf Grund der vom Handelsminister ertheilten Concession im Laufe des nächsten Monates verwirklicht werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 114 ex 1894). Im abgelaufenen Jahre hat die Gesellschaft die Concession erhalten, den Bahnhof beim Schlachthause durch ein Industriegeleise mit dem Donauuferbahnhof zu verbinden; es ist hiedurch ermöglicht, für sämmtliche Industrie-Etablissements an der Strecke Budapest—Ráczkeve den directen Frachtenverkehr einzurichten.

Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. (Geschäftsthätigkeit.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die seinerzeit vom Hause E. Erlanger's Söhne in Frankfurt im Vereine mit Berliner, Wiener und ungarischen Finanzinstituten gegründete Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1892) in den letzten Monaten mehrere Geschäfte abgeschlossen, und zwar hat sie 11.785 Stück Prioritätsactien der S.-Szobb-Barcser Localbahn (47·5 km) erworben, ferner die Finanzirung der Zsitvathalbahn (40·87 km, 12.226 Stück Prioritätsactien) durchgeführt und endlich das Zustandekommen der Csakovár-Bókaer Localbahn (40 km, 10.910 Stück Prioritätsactien) ermöglicht. Die Gesammtlänge der Linien jener Vicinalbahnen, welche die Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft theils durch Ankauf, theils durch Belehnung ihrer Prioritätsactien bisher finanzirt hat, beläuft sich auf 515 km.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Monate December 1894.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat December 1894 ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.563·63 km, Folgendes:

Im Monate December 1894 betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 25,386.567 Mk. oder 1,450.676 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 671 Mk. oder 4·68 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 69,530.683 Mk. oder 1,085.413 Mk. mehr als in demselben Monate des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1809 Mk. oder 0·33 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende December 1894 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 232,475.981 Mk. oder 7,279.482 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7563 Mk. oder 1·75 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 560,564.964 Mk. oder 7,906.759 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17.921 Mk. oder 0·01 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 66,949.142 Mk. oder 2,812.620 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9814 Mk. oder 3·10 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 125,343.945 Mk. oder 1,061.389 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18.163 Mk. oder 0·55 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— (Einnahmen für Platzkarten.) Die im Mai 1892 eingeführten Durchgangswagen mit gegen Platzkarten reservirten Sitzen ergeben vermöge der fortschreitenden Weiterentwicklung dieser Verkehrseinrichtung für die Eisenbahn-Verwaltung namhaft steigende Einnahmen. Das Anfangsjahr 1892/3 (in welchem die Platzkartengebühr nur 1 Mk. betrug) ergab für 30.636 Platzkarten nur eine Einnahme von 30.636 Mk. Im Jahre 1893 (in welchem der Preis der Platzkarte auf 2 Mk. festgesetzt wurde) erhöhte sich die Einnahme für 352.054 Platzkarten auf 701.830 Mk. Für das Jahr 1894/95 stehen die Ziffern noch nicht fest. Die aus dem Verkauf von Platzkarten erzielte Einnahme wird auf rund 2,500.000 Mk. angenommen. Für das Jahr 1895/96 ist in Folge der Vermehrung der Durchgangszüge eine weitere Einnahmesteigerung um 1,300.000 Mk. in Aussicht genommen, obgleich der Kartenpreis für kürzere Strecken wieder auf die Hälfte ermässigt worden ist.

Bayern. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Endstation Thannhausen der Localbahn Dinkelscherben-Thannhausen hat die Bezeichnung „Thannhausen an der Mindel" (abgekürzt Thannhausen a. d. M.) und die an der Abzweigungslinie Greisslbach—Freystadt gelegene Haltestelle Thannhausen die Bezeichnung „Thannhausen bei Freystadt" (abgekürzt Thannhausen b. Fr.) erhalten.

Preussen. (Bevorstehende Eröffnungen neuer Staatseisenbahn-Strecken im Etatsjahre 1895/96.) Im Etatsjahre 1895/96 sollen folgende Neubaustrecken dem Betriebe übergeben werden:

	km
im Bezirke der künftigen Eisenbahn-Direction Breslau	
die Strecken Lauban-Marklissa	10·80
Striegau-Maltsch	36·26
Goldberg-Merzdorf	39·60
Goldberg-Löwenberg	24·40
Breslauer Umgehungsbahn	12·17
Anschlussgeleise nach Mochbern	1·50
Anschlussgeleise nach Zobten einschl. Verlegung der Strecken Breslau-Brieg und Breslau-Zobten	1·45
Anschlussgeleise nach Mittelwalde	2·25
und Jauer-Rohnstock	14·30
im Bezirke Bromberg	
die Strecken Bromberg-Znin	43·17
Callies-Arnswalde	37·94
und Callies-Wulkow	57·24
im Bezirke Elberfeld	
die Strecken Vohwinkel-Elberfeld-Warresbeck	3·38
Remscheid-Menninghausen	2·20
und Solingen (Süd)-Remscheid	11·54
im Bezirke Erfurt	
die Strecken Herbsleben-Tennstedt	4·77
und Triptis-Ziegenrück	30·36
im Bezirke Essen	
die Strecken Caternberg-Vogelheim-Osterfeld B.M.	11·00
und die Abzweigung nach Rangirbahnhof Frintrop	1·00
im Bezirke Frankfurt a. M.	
die Strecken Homburg v. d. H.-Usingen	22·60
und Derschlag-Bergneustadt	3·40

im Bezirke Halle
die Strecke Eilenburg-Düben . . . . 17·70 km
im Bezirke Hannover
die Strecken Detmold-Sandebeck . . . . 19·58 „
Lage-Lemgo . . . . 8·50 „
und Geestemünde - Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa . . . . 61·80 „
im Bezirke Kattowitz
die Strecken Cosel-Kandrzin-Oderhafen . . . . 4·82 „
Cosel (Stadt)-Poln.-Neukirch . . . 16·35 „
und Ratibor-Troppau . . . . 27·20 „
im Bezirke Magdeburg
die Strecke Helmstedt-Oebisfelde . . . . 35·54 „
im Bezirke Posen
die Strecke Lissa i. P.-Wollstein . . . . 46·10 „
im Bezirke St. Johann-Saarbrücken
die Strecke Mayen-Gerolstein . . . . 70·71 „
zusammen . . . 679·63 km

Dagegen scheidet in Folge des Ausbaues des zweiten Geleises Bochum K. M.-Riemke die Strecke Bochum Rh.-Riemke mit 1·27 km aus der Längenberechnung aus.

Schweiz. (Fristerstreckung für Eisenbahn-Concessionen.) Die concessionsmässig festgestellten Fristen zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurden für folgende Eisenbahnlinien verlängert: Für eine schmalspurige Eisenbahn von Vivis über Bulle nach Thun bis 27. Juni 1896, für eine Strassenbahn von Wetzikon nach Stäfa bis 29. December 1895, für eine Eisenbahn von Martignyville über Salvan nach Châtelard, und von Martignyville nach Martignybourg bis 21. December 1895, für eine Stassenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen bis 20. December 1896, ferner für eine Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl bis 23. December 1897.

— (Pfandrechtliche Sicherstellung einer Eisenbahn-Anleihe.) Die Direction der Gotthardbahn ist beim Bundesrathe um pfandrechtliche Sicherstellung im ersten Range eines Anlehens im Betrage von 125,000.000 Frcs. auf ihr gesammtes Netz, bestehend aus den Linien Immensee—Giubiasco—Cadenazzo—Pino, Giubiasco—Chiasso und Cadenazzo—Locarno, sowie die im Bau begriffenen Zufahrtslinien Luzern—Immensee und Zug—Goldau in einer gesammten Baulänge von 272·777 km sammt Betriebsmaterial und Zubehörden eingeschritten. Dieses Anleihen soll verwendet werden zur Conversion, bezw. Rückzahlung der vierpercentigen Auleihens per 100,000.000 Frcs. vom 1. Jänner 1884 und zur Deckung weiterer Baubedürfnisse, wie der nordöstlichen Zufahrtslinie, der Bahnhofsbauten in Luzern und Zug, des zweiten Geleises auf den Strecken Flüelen—Erstfeld und Biasca—Bellinzona etc. Bis zu ihrer bevorstehenden Löschung im Pfandbuche werden den neuen Obligationen die restanzlichen Titel der sämmtlich zur Rückzahlung gekündigten älteren Anleihen, speciell desjenigen vom 1. Jänner 1884, im Range einstweilen noch vorgehen.

— (Eröffnung eines Zollbureau für die Abfertigung von Reisegepäck im Bahnhofe Zürich.) Am 2. Jänner wurde im Bahnhofe Zürich ein Zollbureau für die Abfertigung von Reisegepäck eröffnet, welches vom Zollpersonal des eidgenössischen Niederlagshauses in Zürich bedient wird. In Folge dieses Umstandes können aus dem Auslande nach Zürich kartirte Reisegepäckstücke an der Grenze unter Zollverschluss und mit Zollbegleitschein nach Zürich abgefertigt werden, wo sie die schliessliche Zollbehandlung erhalten. Zur Abfertigung anderer Güter als Reiseeffecten ist die Zollabfertigungsstelle im Bahnhofe Zürich derzeit nicht befugt.

Russland. (Zollamtliche Behandlung der über Sosnowice nach Russland einzuführenden Sendungen.) Nach Mittheilung der Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn hat die Sosnowicer Zollkammer die Güterexpedition daselbst benachrichtigt, dass die Frachtbriefe, welche die vom Auslande anlangenden Sendungen begleiten, gemäss § 10 des zeitweiligen Reglements über die zollamtliche Behandlung der Eisenbahntransporte vom 3. October 1887 obligatorisch und bei Vermeidung der Ungiltigkeit in zollamtlicher Beziehung unter Anderem auch die Angaben über die Anzahl der Frachtstücke und Colli, die Zeichen und Nummern der Frachtstücke, bezw. die dieselben ersetzenden Adressen enthalten müssen, und dass in Zukunft Güter, welche aus dem Auslande mit derartigen ungiltigen Documenten eingeführt werden sollten, als ohne Begleitpapiere eingeführt angesehen werden und bezüglich der Freigabe derselben die Zollkammer mit aller Genauigkeit die §§ 20 und 21 des genannten Reglements befolgen wird.

Russland. (Sibirische Eisenbahn.) Nach einem Berichte des Generalconsuls der Vereinigten Staaten von Nordamerika an seine Regierung wurde die westliche Theilstrecke der Sibirischen Eisenbahn von Tscheljabinsk nach Omsk in einer Länge von 495 engl. Meilen (796 km) vor Kurzem dem allgemeinen Personen- und Güterverkehre eröffnet, so dass nunmehr ein ununterbrochener Schienenweg von St. Petersburg bis Omsk in der Länge von 2128 engl. Meilen (3424 km) besteht. Dieser Theil der Westsibirischen Eisenbahn durchzieht ein zumeist gut bewässertes und cultivirtes Gebiet. Vorläufig verkehren in der Woche zwei Züge nach Omsk. Auf der Strecke Tscheljabinsk—Omsk sind 19 Stationen hergestellt, demnach die durchschnittliche Stationsentfernung 42 km beträgt; es verkehren auf derselben nur Wagen III. und IV. Classe. Der Fahrpreis von einer Station zur anderen ist mit 60 Kopeken in der III. Classe und mit 30 Kopeken in der IV. Classe festgesetzt; für die Fahrt Tscheljabinsk—Omsk beträgt der Fahrpreis 10·8 Rubel in der III. Classe und 5·4 Rubel in der IV. Classe. Gepäck im Gewichte bis zu 1 Pud ist frei, für jedes weitere Pud ist 5¾ Kopeken im Verkehre von Station zu Station zu entrichten. Die im gebirgigen Theile Westsibiriens gelegenen Bahnstrecken erforderten per engl. Meile circa 87.000 Rubel, d. i. per Kilometer circa 54.000 Rubel. Die eisernen Brücken über die Flüsse Tobol, Ishim, Irtisch und Obi werden erst in der zweiten Hälfte 1896 fertiggestellt sein, und verkehren die Züge derzeit über Holzprovisorien. Nach Eröffnung der weiteren Theilstrecke bis Krasnojarsk am oberen Jenisei wird auf einen starken Weizenverkehr gerechnet, welcher auf 15 Millionen Bushel per Jahr geschätzt wird. Auch erhofft man sodann einen lebhaften Verkehr in Wolle, Häuten und anderen Producten der Viehwirthschaft. („Railway News.“)

Amerika. (Eisenbahnbau im Jahre 1894.) Die Vergrösserung des Bahnnetzes der Vereinigten Staaten von Amerika, welche im Jahre 1894 nur die Ziffer von 1781 Meilen erreichte, war die geringste seit 1875, in welchem Jahre blos 1700 Meilen Bahnen eröffnet wurden. Nach „Poor's Manual“ betrug mit Ende des Jahres 1893 die Länge des Bahnnetzes der Vereinigten Staaten 177.753 engl. Meilen, d. i. 286.004 km; die Vergrösserung desselben im Jahre 1894 war sohin circa 1 pCt. Der Fortschritt im Wachsthum dieses Netzes innerhalb der letzten 8 Jahre betrug:

Jahr	Meilen
1887 . . .	12.900 Meilen.
1888 . . .	6.900 „
1889 . . .	5.200 „
1890 . . .	5.350 „
1891 . . .	4.010 „
1892 . . .	4.150 „
1893 . . .	2.585 „
1894 . . .	1.781 „

Die Vergrösserung des Bahnnetzes im letztgenannten Jahre vertheilte sich auf die einzelnen Staaten der Republik in folgender Weise: Alabama 3, Arizona 121, Arkansas 49, California 24, Colorado 67, Florida 79, Georgia 25, Illinois 124, Indiana 52, Louisiana 68, Maine 105, Massachusetts 3, Michigan 58, Minnesotta 60, Mississippi 19, Missouri 53, Montana 102, New Hampshire 7, New Jersey 35, New Mexico 75, New York 20, North Carolina 19, Ohio 80, Pennsylvania 122, South Carolina 83, South Dakota 11, Tennessee 15, Texas 100, Utah 17, Virginia 9, Washington 5, West Virginia 69, Wisconsin 76, Wyoming 26 Meilen. („Railway News.“)

Schiffahrt.

Oesterreichische Seeleute in der Republik Argentinien. Aus dem in Buenos Ayres erscheinenden Blatte „Boletin industrial“ Nr. 102 vom 1. Jänner 1895 entnehmen wir folgende Daten, welche insofern von besonderem Interesse sind, als daraus hervorgeht, dass ein aus Oesterreich eingewanderter Unternehmer und die in seinem Dienste stehenden österreichischen Seeleute auf die Entwicklung der argentinischen Handelsmarine einen schwerwiegenden Einfluss genommen haben.

Das erwähnte Blatt schreibt:

Der zunächst in Betracht kommende Rheder, d. h. derjenige, der die rührigste Thätigkeit entwickelt hat, ist Nicolò Milanovich. Seine bedeutende Flotte ist mit der Entwicklung der nationalen Marine innig verbunden, da er es war, welcher die Umwandlung des älteren Materials der argentinischen Handelsflotte, den Anforderungen der Zeit entsprechend, ins Werk setzte und somit den anderen Unternehmern den Weg wies, welcher zur Verbesserung des gesammten Transportwesens zur See betreten

werden musste. Milanovich begann seine Thätigkeit auf dem Gebiete der Handelsmarine vor ungefähr zwanzig Jahren im Dienste des Rheders Lavanello und entwickelte gleich nach Uebernahme des Unternehmens eine Thätigkeit, welche gegenüber der Apathie der bisherigen Rheder den günstigsten Eindruck hervorrief. Seine Anstrengungen, bei welchen er von dem unter seinen Befehlen stehenden Personale kräftigst unterstützt wurde, führten zur Bildung einer der grössten Rhedereien, deren Materiale fast ein Drittel des Gesammt-Tonnengehaltes der argentinischen Handelsmarine umfasst. Nach Zulass der ihm zur Verfügung stehenden Mittel unterliess es Milanovich nicht, Jahr für Jahr seine Flotte durch Indienststellung von Segel- oder Dampfschiffen entsprechend zu vermehren. Seine mächtige Flotte zählt gegenwärtig 55 Segelschiffe und 40 Dampfer mit einem Tonnengehalte von 26.190 Tonnen. Diese Ziffern stellen die Flotte des Milanovich in die erste Reihe der Schiffahrtsunternehmungen der argentinischen Marine. Vor Allem aber ist es der Erwähnung werth, dass diese Erfolge der Thätigkeit eines einzigen Mannes zuzuschreiben sind, welcher auch allein der Eigenthümer dieser Flotte ist. Von diesem Gesichtspunkte aus steht die Flotte des Milanovich nicht nur in Argentinien, sondern in der ganzen Welt einzig da, da alle bedeutenden Schiffahrtsunternehmungen in Europa und Nordamerika im Grossen und Ganzen im Associationswege zu Stande gekommen sind und durch Rhederei-Gesellschaften betrieben werden. Einzelrhedereien verfügen gewöhnlich nur über ein relativ geringes Flottenmaterial, und gewinnen derlei Unternehmungen erst an Bedeutung, wenn der Uebergang zum gesellschaftlichen Betriebe durchgeführt ist.

Diesen Mittheilungen des „Boletin industrial" ist nur beizufügen, dass Milanovich, welcher auf der zu Dalmatien gehörenden Insel Lagosta geboren ist, den Werth unserer Seeleute zu würdigen weiss und dieselben mit Vorliebe auf seinen Schiffen in Dienst nimmt. Auch auf den einheimischen Schiffbau hat Milanovich nicht vergessen, indem er vor Jahren seinen grössten Dampfer „Conte Kalnoky" auf der Werfte S. Rocco des Stabilimento tecnico triestino bauen liess. Dieser Dampfer ist auch in den österreichischen Schiffsregistern eingetragen und führt unsere Flagge.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Castore" von Triest nach Brasilien.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 10. Jänner mit 122 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Brasilien abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 500 Colli Mehl, 80 Colli Stahl, 26 Colli Holzmöbeltheile; nach Bahia 80 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 62 Colli Maraschino, 33 Colli Holzmöbel, 30 Colli Wein, 2 Colli Spiegel, 10 Colli Metallwaaren, 2 Colli Hüte; nach Santos 4 Colli Baumwollwaaren, 95 Colli Holzmöbel. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 32.415 fl. ö. W.

Projectirter Bau eines von Budapest ausgehenden und die Donau von dort aus nächst Csongrád mit der Theiss verbindenden schiffbaren Canals. (Anlage eines Winter- und Handelshafens bei der Ausmündung des Canals nächst Budapest.) Die Projectanten des Budapest-Csongráder Schiffahrtscanals beabsichtigen, im Bereiche des die Insel Csepel bildenden Soroksárer Donauarmes, von welchem der projectirte Donau-Theisscanal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69, 77 und 82 ex 1892 und Nr. 142 ex 1894) ausgehen wird, einen Winter- und Handelshafen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894) anzulegen. Der derzeit bereits für Dampfer mit geringerem Tiefgange schiffbar hergestellte und erhaltene Soroksárer Arm (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 134 ex 1892 und Nr. 91 ex 1894) soll durchaus auf eine Breite von mindestens 300 m erweitert und derart vertieft werden, um selbst die tiefgehenden grossen Donaudampfer in unbeschränkter Anzahl aufnehmen zu können. Dank der unmittelbaren Nähe des neuen Hafens zu den Stationen Budapest-Donauuferbahnhof und Budapest-Franzstadt ist dem wechselseitigen Uebergangsverkehr zwischen Wasserstrasse und Eisenbahn an dieser Stelle freier Spielraum geboten, und nachdem der directe Anschluss der linksuferseitigen Quaimauern des neuen Hafens an jene des Budapester Stromabschnittes projectirt ist, können sodann die am Hafen zu erbauenden Magazine und beliebig ausdehnbaren Lagerplätze als zum Stadtbereiche gehörend betrachtet und mit allen Stadtbezirken durch die Linien der Strassenbahnen verbunden werden. Die zukünftige Rentabilität des Donau-Theisscanals wird sich nicht blos auf die Ergebnisse des Schiffahrtsbetriebes in beiden Richtungen beschränken, sondern auch in der Abgabe bedeutender Wasserquantitäten für Bewässerungszwecke (ca. 160.000 m³ disponibles Wasser per Tag) einen nicht zu unterschätzenden, den Frachttarifen zu Gute kommenden Nutzen finden. Nachdem der insgesammt 91 km lange Donau-Theisscanal intensiv cultivirte, jedoch nicht sehr wasserreiche Gegenden durchschneidet, wird auf diese Weise auch eine rationalle Bodenamelioration erzielt und durch Steigerung der Locoproduction nebst dem Transitverkehr auch ein ausgiebiger Binnenverkehr für Cerealien geschaffen werden. Jedenfalls wird Budapest bei rationeller Durchführung dieses Projectes den Ruf eines Umschlagplatzes ersten Ranges geniessen.

Regulirung der oberen Donau zwischen Dévény (Theben), d. i. der österr.-ungarischen Landesgrenze, Pozsony (Pressburg), Gönyö und Radvány. (Arbeitsprogramm und Kostenbetrag.) Wie aus Budapest berichtet wird, sollen im Laufe des Jahres 1895 bedeutende und für die Schiffahrt sehr wichtige Regulirungsarbeiten zwischen der Einbruchstation Dévény der Donau auf ungarisches Landesgebiet und Radvány (unterhalb Komorn) durchgeführt werden, von welchen ein Theil als Vollendung der in den Jahren 1893 und 1894 begonnenen Arbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 und Nr. 126 ex 1893, Nr. 23, 29 und 84 ex 1894) zu betrachten ist und dank welchen jene zahllosen und schweren Calamitäten successive behoben werden sollen, welche bisher die Schiffahrt in so nachtheiliger Weise belasteten. Die Hauptaufgabe des Jahres 1895 bildet die Regulirung und Schiffbarmachung des Wieselburger (Mosony) Donauarmes, wobei ausser mehreren Parallelwerken auch zwei bis drei grössere Durchstiche nothwendig sind. Ferner ist für dieses Jahr die Regulirung der Donaustrecke von Gönyö bis Radvány, die Vornahme grosser Baggerungen Angesichts der Stadt Pressburg, ferner bei Theben und Geszi in Aussicht genommen. Für die Schiffahrt ist die auch in diesem Jahre durchzuführende Entfernung mehrerer gefährlicher Ueberbleibsel von Regulirungsarbeiten früherer Jahre von Wichtigkeit. Bei Wolfsdrüssel, Gaicz und Lipót befinden sich mitten im regulirten Donaubette Reste von uralten Steinwürfen, welche bei niedrigem Wasserstande den Schiffen gefährlich werden. So havarirte im Vorjahre ein mit 5000 q verschiedener Waaren, vornehmlich Mehl und Tabak, beladener Schlepper des Remorqueurs „Waitzen" und ging dessen ganze Ladung zu Grunde. Die Entfernung dieser Schiffahrtshindernisse erfolgt hauptsächlich auf Betreibung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Kosten der heuer vorzunehmenden Arbeiten sind mit fl. 1,400.000 präliminirt. Die fernere constante Aufrechterhaltung stets gleichmässig guter Beschaffenheit des Strombettes wird durch eine Anzahl entsprechend dislocirter Baggerschiffe besorgt werden, welche nach Massgabe der nach jedem höheren Wasserstande von den Stromingenieuren vorzunehmenden Sondirungen je nach Bedarf an den durch Versandung bedrohten Stellen ungesäumt die nöthigen Räumungen vorzunehmen haben, um derart dem successiven Anwachsen später bedeutenderer Schäden rechtzeitig vorzubeugen. Eine besondere Aufmerksamkeit wird ferner der Erhaltung der Uferstrecken, Abdämmung todter Arme und den Schutzbauten zugewendet werden.

Regulirung des Eisernen Thores. (Arbeitsprogramm und Kostenpräliminare pro 1895.) Anschliessend an jene bis Ende 1894 vollendeten Arbeiten am Eisernen Thore, durch welche die bedeutendsten Hindernisse mit Ueberwindung der grössten Schwierigkeiten und dem bei Weitem grössten Kostenaufwande als nahezu vollendet zu betrachten sind (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894), werden nun im Laufe des Baujahres 1895 stromauf- und -abwärts jene Anschlüsse an das ursprüngliche Flussbett hergestellt werden, durch welche für die Schiffahrt, und zwar ohne Unterschied des Wasserstandes, ein stets gleichmässiger und ruhiger Wasserablauf gesichert werden soll. Ausserdem sind in dem gegenwärtigen Regulirungsbereiche noch einzelne Vervollständigungsarbeiten vorzunehmen, durch welche die Stabilität der bisherigen Bauwerke auch für fernerhin dauernd gesichert werden soll. Für die Durchführung dieses Arbeitsprogrammes sind für das Baujahr 1895 Frcs. 2,524.000 präliminirt.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die geschäftsführende Verwaltung hat mit Rundschreiben die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Vereinsverwaltungen aufgefordert, die Angaben für das neu aufzustellende „Verzeichniss der normalen Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die im Verkehre auf zusammenstellbare Fahrscheine gewährten Ermässigungen" bis zum 10. März einzusenden.

— (Zusammenstellung der Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom October 1891 bis dahin 1892 mit Eisenbahnmaterial angestellten

Güteproben.) Vorstehende Zusammenstellung ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 6. Februar herausgegebene XVII. Stück enthält unter

Nr. 822: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

— (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 8. Februar herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 823: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 31. Jänner 1895, Z. 2221, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 9. Februar herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 824: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 1. Februar 1895, Z. 2504, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus dem kgl. bayerischen Regierungskreise Schwaben und Neuburg nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 11. Februar 1895 herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 825: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Februar 1895, Z. 3072, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landeslagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Jänner 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	616·—	1463·78	570·57	1509·21	799·57	304·70	598·54	505·73
Roggen	767·83	719·42	825·83	661·42	797·66	—	408·56	389·10
Gerste	1122·73	959·87	1047·44	1035·16	5689·41	2840·84	2642·39	5887·86
Hafer	515·55	—	118·67	396·88	189·10	—	2·54	186·56
Erbsen	511·83	—	10·05	501·78	946·64	—	192·03	754·61
Bohnen	835·87	200·93	615·71	421·09	37·55	311·46	128·27	220·74
Raps	223·23	—	219·22	13·01	100·91	702·85	301·30	502·46
Wicken	206·20	6·18	171·61	40·77	57·45	368·51	—	425·96
Leinsamen	229·90	—	—	229·90	—	—	—	—
Rübensamen	554·27	74·08	5·—	623·35	—	—	—	—
Mohn	133·93	—	16·53	117·40	396·71	—	—	396·71
Kleesamen	40·30	57·44	10·74	87·—	—	—	—	—
Senf	161·99	—	55·24	106·75	—	—	—	—
Diverse	153·03	458·65	141·19	470·49	101·42	102·36	101·42	102·36
Zusammen	6081·66	3940·35	3807·80	6214·21	9116·42	4630·72	4375·05	9372·09
Versicherungswerth ö.W. fl.	68.143	37.775	30.887	75.031	73.724	34.506	31.431	76.799
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	6	3	3	6	3	5	3	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	17.700	4.150	2.500	19.350	12.100	4.200	2.800	13.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	1	1	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.000	—	—	6.000	2.500	7.100	—	9.600
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	2.400	—	—	2.400	1.500	3.000	—	4.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost - Nordwest - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 7.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt ein neues Tarifheft 7, welches ermässigte Frachtsätze für Viehsalz (Salz, denaturirt, zum menschlichen Genusse nicht geeignet), in Säcken verpackt, von der Station Wieliczka der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Schlesien) enthält, in Kraft.

Exemplare des Tarifheftes 7 sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 50 h = 25 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1894. [89]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für Regiekohlen-Sendungen der königl. Sächsischen Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu obenbezeichnetem Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 tritt zum Tarife für Regiekohlen-Sendungen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen nach Bodenbach etc. vom 10. September 1892 der Nachtrag I in Kraft, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze, sowie neue Frachtsätze von den Stationen Eisenberg und Wiesa der k. k. Oesterr. Staatsbahnen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu erhalten.

Teplitz, am 11. Februar 1895. [90]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die in Nr. 20 vom 14. Februar unter Pos.-Nr. 84 der Kundmachungen publicirte Refactie-Tabelle zum Getreide-Specialtarif vom Schiffahrtsbeginne 1895 wird durch folgende Refactie-Tabelle aufgehoben und ersetzt:

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neuauflage.

Refactie-Tabelle.

(Hiedurch wird die Refactie-Tabelle vom Februar 1895 für die gleichnamigen Verkehre aufgehoben und ersetzt.)

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den Frachtsätzen des ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen Specialtarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

ad Tarif-Tabelle A.

Nach	Für Aufgaben von	
	der Donau, Theiss, Save, dem Franzens-, Franz Josef- und Bega-Canale	der Drau
	Kreuzer österr. Währung	
Barcs	5	3
Budapest	5	5
Raab, Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg, Linz	7	7

Für Sendungen nach Sissek sind im Wege der Hauptagentie Semlin von Fall zu Fall specielle Frachtvereinbarungen zu treffen.

ad Tarif-Tabelle B.

Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen

von Budapest . . . . 3 kr.
von oberhalb Budapest gelegenen Stationen 2 kr.

ad Tarif-Tabelle C.

Nach	Für Aufgaben von Ladeplätzen der Strecke	
	Orsova— incl. L.-Palanka	unterhalb L.-Palanka
	Centimes Gold	
Báziás, Pancsova, Belgrad, Semlin, Neusatz	20	30
Temesvár, Szegedin, Essegg, Mohács	25	35
Budapest, Barcs, Sissek	35	45
Raab, Pressburg, Wien, Korneuburg, Linz	40	50

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginne 1895 bis Ende Juli 1895 in den Verkehrs-Relationen der

Tarif-Tabelle A mindestens . . . 20.000 q
Tarif-Tabelle B „ . . . 10.000 q
Tarif-Tabelle C „ . . . 20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten unter einander, wie z. B. die Quantitäten der Tarif-Tabelle A mit jenen der Tarif-Tabelle B oder C u. s. w. ist nicht gestattet.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1895 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1895. [91]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
342	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Brünn	Zwittau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung bei Ziegeln mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und bei Chamotteplatten mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Localtarif	22·1 kr.	17 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Chamotteplatten	Aussig (St.E.G.)					60·4 kr.	49·6 kr.	10·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende December 1895	
343	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Znaim (Oe.N.W.B.) oder vice versa	Prag (B.W.B.), Prag (Smichow) (B.E.B.) transit*)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Transportpreise pro 100 Kilogramm in Kreuzern inclusive Manipulationsgebühr für

Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachten, I. Classe: beliebigen Mengen	I. Classe: mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	I. Classe: mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen	II. Classe: beliebigen Mengen	II. Classe: mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	II. Classe: mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen	Ermässigte Wagenladungsclassen A: mindestens 5000 Kilogramm pro Wagen	A: mindestens 10000 Kilogramm pro Wagen	B: mindestens 10000 Kilogramm, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	C	Specialtarife 1	Specialtarife 2	Specialtarife 3	Sperrige Güter
415	188·1	173·1	173	139	126	135	135	122	105·6	98·6	81·3	56·9	77	58·8	48·2	228·1

*) Diese Frachtsätze gelten auch für den Verkehr von, bezw. nach Prag (B.W.B.) und Prag (Smichow) (B.E.B.) loco, und wird in diesem Falle ausser den obigen Frachtsätzen für die Auf-, bezw. Abgabe der betreffenden Sendungen in den genannten Prager Bahnhöfen zu Gunsten der diese Leistung besorgenden Eisenbahn noch eine Manipulations-Gebühr von 4 kr. pro 100 kg eingehoben. Die geringste für eine Sendung einzuhebende Manipulations-Gebühr beträgt 4 Kreuzer.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
344	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker [Glykose], Stärkezucker und Rohzucker)	Dobrowitz (Oe.N.W.B.)		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Ausnahmetarif für Zucker aller Art (excl. Rohzucker) des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 15. Februar 1891		Kreuzer		Im Kartirungswege		*) In diesen Relationen bestehen keine directen Frachtsätze
					Kralup (B.N.B.)				*)	32	—			
					Brüx (A.T.E.)				80·6	57	23·6			
					Kladno (B.E.B.)				54·9	48	6·9			
					Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)				75·9	68·7	7·2			
				Wlkawa (Oe.N.W.B.)	Kralup (B.N.B.)				*)	30	—			
					Brüx (A.T.E.)				80·6	55	25·6			
					Kladno (B.E.B.)				54·9	46	8·9			
					Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.)				75·9	66·7	9·2			
345	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Quarzsteine der Pos. 8-58 der allgem. Güterclassification (Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893)	Tischnowitz	Blansko	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	21·7	19·1	2·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen
					Segen Gottes				21·9	19·3	2·6			
346	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter der Wagenladungsclassen B u. C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, welche bei der Auf- oder Abgabe in Skalic-Boskovic auf der Strassenbrückenwaage zur Verwiegung gelangen			Auf- oder Abgabe in vollen Wagenladungen; ununterbrochene Verwiegung in Strassenfuhrwerken	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif Theil I	Waaggebühr: 1	0·6	0·4	Im Kartirungswege		
347	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt	Aussig (St.E.G. oder A.T.E.)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Krivány-Gyetva					301				
					Losoncz					313				
					Pálfalva					326				
					Rimabánya					339				
					Salgó-Tarján					326				
					Zolyom-Brezó					321				
				Kralup (St.E.G.)	Krivány-Gyetva					297				
					Losoncz					307				
					Pálfalva					302				
					Rimabánya					331				
					Salgó-Tarján					302				
					Zólyom-Brezó					319				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
348	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a)	Hronov		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der übrigen im Ausnahmetarif 6 a) enthaltenen besonderen Bestimmungen	Vom 1. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverbands-Tarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	in Pfg.		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, welche bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A doppelt abgezogen werden
					Bautzen					A 86 B —				
					Dürröhrsdorf					A 92 B 1				
					Löbau in Sachsen					A 79 B —				
					Radeberg					A 96 B 1				
					Seifhennersdorf					A 80 B 1				
					Sohland					A 85 B 1				
					Zittau					A 73 B 1				
				Matha-Mohren	Bautzen					A 81 B —				
					Dürröhrsdorf					A 94 B —				
					Löbau in Sachsen					A 74 B —				
					Radeberg					A 93 B —				
					Seifhennersdorf					A 83 B —				
					Sohland					A 83 B —				
					Zittau					A 77 B —				
				Politz	Bautzen					A 82 B —				
					Dürröhrsdorf					A 95 B —				
					Löbau in Sachsen					A 75 B —				
					Radeberg					A 94 B —				
					Seifhennersdorf					A 83 B 1				
					Sohland					A 84 B —				
					Zittau					A 76 B 1				
				Wekelsdorf	Bautzen					A 79 B —				
					Dürröhrsdorf					A 92 B —				
					Löbau in Sachsen					A 72 B —				
					Radeberg					A 91 B —				
					Seifhennersdorf					A 81 B —				
					Sohland					A 81 B —				
					Zittau					A 75 B —				
				oder vice versa										
349	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ottendorf		Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Halbstadt				6·9	5·9	1·0			
					Bodisch				8·2	6·8	1·4			
					Wekelsdorf				9·0	7·3	1·7			
					Matha-Mohren				10·3	8·2	2·1			
					Politz				11·6	9·1	2·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
350	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen (Neuer Ausnahmetarif Nr. 36)			Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890	Mark	Mark**)	Mark	Im Kartirungswege		*) Bei den Frachtsätzen der Stationen: M.-Ostrau, Römerstadt und Trautenau gelangen keine Courszuschläge zur Einrechnung
				a) Gleiwitz (D.-B. Breslau)					a)	a)	a)			
					M.-Ostrau*)				0·38	0·29	0·09			
					Prerau				0·68	0·58	0·09			
					Wien K.F.N.B.				1·02	0·92	0·09			
					Brünn K.F.N.B.				0·86	0·76	0·09			
					Olmütz K.F.N.B.				0·69	0·60	0·08			
					Olmütz M.S.C.B.				0·69	0·60	0·08			
					Prossnitz K.F.N.B.				—	0·67	—			
					Kremsier				—	0·63	—			
					Römerstadt*)				—	0·43	—			
					Zöptau				—	0·67	—			
					Hohenstadt				—	0·67	—			
					Stefanau				—	0·67	—			
					Schimitz				—	0·79	—			
					Blansko				0·98	0·79	0·18			
					Segen-Gottes				—	0·91	—			
					Adlerkosteletz				0·79	0·65	0·13			
					Solnitz Localbahn				0·99	0·85	0·13			
					Königgrätz				0·93	0·78	0·14			
					Trautenau*)				0·80	0·63	0·17			
				b) Königshütte (D.-B. Breslau)					b)	b)	b)			
					M.-Ostrau*)				—	0·30	—			
					Prerau				0·67	0·58	0·08			
					Wien K.F.N.B.				0·98	0·90	0·07			
					Brünn K.F.N.B.				0·83	0·75	0·07			
					Olmütz K.F.N.B.				0·72	0·63	0·08			
					Olmütz M.S.C.B.				0·72	0·63	0·08			
					Prossnitz K.F.N.B.				—	0·67	—			
					Kremsier				—	0·63	—			
					Römerstadt*)				—	0·47	—			
					Zöptau				—	0·71	—			
					Hohenstadt				—	0·71	—			
					Stefanau				—	0·70	—			
					Schimitz				—	0·78	—			
					Blansko				0·95	0·78	0·16			
					Segen-Gottes				—	0·90	—			
					Adlerkosteletz				—	0·69	—			
					Solnitz Localbahn				—	0·89	—			
					Königgrätz				0·98	0·82	0·15			
					Trautenau*)				—	0·67	—			
				c) Ludwigsglück (D.-B. Breslau)					c)	c)	c)			
					M.-Ostrau*)				0·39	0·31	0·08			
					Prerau				—	0·60	—			
					Wien K.F.N.B.				1·02	0·93	0·08			
					Brünn K.F.N.B.				0·87	0·78	0·08			
					Olmütz K.F.N.B.				—	0·61	—			
					Olmütz M.S.C.B.				—	0·61	—			
					Prossnitz K.F.N.B.				—	0·69	—			
					Kremsier				—	0·65	—			
					Römerstadt*)				—	0·44	—			
					Zöptau				—	0·69	—			
					Hohenstadt				—	0·69	—			
					Stefanau				—	0·68	—			
					Schimitz				—	0·81	—			
					Blansko				0·93	0·81	0·11			
					Segen-Gottes				—	0·93	—			
					Adlerkosteletz				0·81	0·67	0·13			
					Solnitz Localbahn				1·01	0·87	0·13			
					Königgrätz				0·95	0·80	0·14			
					Trautenau*)				—	0·65	—			
				d) Schwientochlowitz (D.-B. Breslau)					d)	d)	d)			
					M.-Ostrau*)				0·38	0·29	0·09			
					Prerau				—	0·57	—			
					Wien K.F.N.B.				0·97	0·89	0·07			
					Brünn K.F.N.B.				0·82	0·74	0·07			
					Olmütz K.F.N.B.				0·71	0·62	0·08			
					Olmütz M.S.C.B.				0·71	0·62	0·08			
					Prossnitz K.F.N.B.				—	0·66	—			
					Kremsier				—	0·62	—			
					Römerstadt*)				—	0·46	—			
					Zöptau				—	0·70	—			
					Hohenstadt				—	0·70	—			
					Stefanau				—	0·69	—			
					Schimitz				—	0·77	—			
					Blansko				0·94	0·77	0·16			
					Segen-Gottes				—	0·89	—			
					Adlerkosteletz				0·83	0·69	0·13			
					Solnitz Localbahn				1·03	0·89	0·13			
					Königgrätz				0·97	0·82	0·14			
					Trautenau*)				—	0·66	—			

**) Courszuschlag bei a) 0·01, b) 0·01, c) 0·01, d) 0·01

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
351	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H 20 des Oesterr.-Ungarischen Tarif-Theiles I	Berhometh a. S.	Nowosielitza-Reichsgrenze transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder directe nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit“ lauten. In letzterem Falle muss die „Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 24·3		Im Kartirungswege		
				Czudin						18·0				
				Komarestie-Słoh.						19·0				
				Lukawetz a. S.						22·8				
				Panka						17·5				
				Petrontz a. S.						16·0				
				Storożynetz						16·0				
				Żadowa						20·8				
				Frassin a. M.						23·2				
				Gurahumora						21·7				
				Illischestie						19·7				
				Kaczyka						17·2				
				Kimpolung						28·5				
				Molit						24·7				
				Strigoia						18·7				
				Wama						25·7				

Die vorstehenden Frachtsätze finden auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. des Frachtbrief-Duplicates (bei frankirten Gebühren) für den Transport his Nowosielitza, und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Diese Documente sind spätestens his Ende März 1896 vorzulegen. Für den Fall, dass die Vorlage des Original-Zolldocumentes nicht möglich sein sollte, muss die erfolgte Ausfuhr nach Russland auf den vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt und die Bahnorgane im Sinne der Tarifbestimmungen bestätigt werden.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
352	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Alle Güter ohne Unterschied der Waarengattung	Reichenberg S.N.D.V. oder vice versa	Tannwald S.N.D.V.	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V., Nachtrag I A vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Der Frachtsatz der Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		

Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet. Die Bildung von Wagenladungen aus beliebigen Gütern ist gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
353	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kohlen, Coaks und Briquetts (Presskohle)	Schwadowitz-Eipel	Rossitz	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 1 des citirten Localtarifes	Bis auf Widerruf, vorläufig längstens bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. etc. vom 1. August 1883	21 kr. ö. W. Noten	20 kr. ö. W. Noten	1 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

354 — Oesterr. Nordwestbahn

Oesterreichischer Donau-Umschlag.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 13 vom 29. Jänner 1895 unter fortl. Nr. 234 für **Eichenholzextract** unter a) publicirte Kartirungsfrachtsatz von 184 Centimes wird hiemit auf **158 Centimes ermässigt.**

355 — Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn

Die laut Nachtrag II A vom 1. Jänner 1895 zum gesellschaftlichen Localgütertarife vom 1. August 1883 im Ausnahmetarife 19 für Steine der Classe C ad c) enthaltenen Frachtsätze haben bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, insoweit dieselben in einzelnen Relationen niedriger sind als die officiellen Sätze des Specialtarifes 3, auch Giltigkeit für Steine des Specialtarifes 3.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
356	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zweiachsige Reservoir- (Cisternen-) Wagen, auf eigenen Rädern laufend, (aus Pos. E—12 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Prag (Smichow) transit	Lemberg	Frachtzahlung für das Effectivgewicht und Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Theil II Heft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1894	209 kr.	171 kr.	38 kr.	Im Kartirungswege		
357	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten incl. Kleie bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Presekareny	Czerepkoutz	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 11	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Czernowitz					16				
					Volksgarten					16				
					Hadikfalva					14				
					Kolomea					26				
					Lužan					16				
					Nepolokoutz					20				
					Sniatyn					20				
					Suczawa					20				
					Zabłotów					24				
					Zuczka					16				
					Nowosielitza					26				
				oder umgekehrt										

Ergänzung. Südbahn-Gesellschaft. Die in der Nummer 17 dieses Blattes vom 7. d. Mts., unter fortl. Nr. 308 für Werkzeuge rücksichtlich der Transportstrecke von Budapest-Kelenföld nach Peri transit verlautbarte Begünstigung hat unter den gleichen Bedingungen auch für grobe Eisenwaaren Giltigkeit.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft, Wien.

Centralbureau: IX., Sobieskigasse 20
Stadtbureau: I., Wallfischgasse 15 (ab 15. März 1895).
Spedition, Commission, Incasso. Internationale Transporte.
Grösster Zustreifdienst Wiens.
Patent-Möbelwagen. Fuhrwerke aller Art.
Elektrisch beleuchtete Lagerhäuser für Mobilien aller Art.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.	
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.	
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 13.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.	
FRANKFURT a. M., Kaiserstrasse 30 I.	M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257.	BENTHEIM, Holländische Grenze.	
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen. Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Emil Freiheim

k. k. Postmeister
Speditions-, Grossfuhrwerk-, Möbeltransport- und Verpackungs-Geschäft
Mitglied des internationalen Möbeltransport-Verbandes.
Aerarischer Locofuhren- und städtischer Vorspann-Contrahent.
Möbeldepots und Erstes Grazer Möbelheim im eigenen Hause
GRAZ, Gleisdorfergasse Nr. 10 (Brandhof).
Telephon Nr. 516. Geschäftsgründung 1809.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 19. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.

Am 1. Februar 1895 wurde die von der Station Welchau-Wickwitz der Linie Komotau—Eger der priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Giesshübl Sauerbrunn führende normalspurige Localbahn mit den Haltestellen Welchau, Rodisfort und der Station Giesshübl Sauerbrunn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Haltestelle Welchau ist für den Personenverkehr, die Haltestelle Rodisfort für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr in Wagenladungen, die Station Giesshübl Sauerbrunn dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Vorläufig findet auf dieser Localbahn nur ein Güterverkehr statt, und bleibt der Personenverkehr bis auf Weiteres auf die Zeit vom 15. April bis 15. October eines jeden Jahres beschränkt.

Der Betrieb auf dieser Linie wird von der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn geführt.

G.-I.-Z. 2535.

Der Freihafen von Kopenhagen.

Der Freihafen von Kopenhagen, dessen Anlage durch das Gesetz vom 31. März 1891 genehmigt wurde, liegt im Norden der Stadt nördlich von der Citadelle. Seine Fläche ist zum grössten Theile dem Meere abgewonnen und nimmt in sich den ehemaligen Kalkbrennereihafen auf.

Der Hafen besteht aus drei getrennten Becken, von denen das nördliche, 7·32 m tiefe, nur theilweise in das Freihafengebiet einbezogen ist und vorzüglich Industriezwecken dient. Es folgt ein mittleres Becken, ebenfalls mit 7·32 m Wassertiefe, und schliesslich das grosse südliche Becken des Handelshafens, das durch einen 314 m langen und 56 m breiten Molo in zwei Becken von 9·14, bezw. 7·93 m Tiefe getheilt ist. In der Ecke zwischen dem Mittelbecken und dem westlichen Theile des Südbeckens hat die Staatsbahn-Verwaltung einen Landesteg und Liegestellen für Eisenbahn-Dampffähren zur Vermittlung des Verkehres mit Schweden ausgeführt. Die Anlage nimmt an dieser Stelle möglichst wenig Quailänge in Anspruch und liegt auch günstig in der Ansegelungslinie des Hafens.

Die östliche Abgrenzung des Freihafens gegen die Innenrhede bildet ein etwa 940 m langer Molo. Von diesem liegt nur die Westseite im Freihafengebiete, das als Ausland zu betrachten ist, während die Ostseite zum alten Hafen gehört, also zum Inlande. Eine 9·14 m tiefe Einfahrt führt zum Freihafen. Geschützt ist dieselbe durch einen grossen Wellenbrecher, der in eigenartiger Weise mit Betonblöcken und Monier-Construction ausgeführt ist. Zur weiteren Sicherung der Einfahrt ist die Spitze des Ostmolo als Leitmolo verlängert. Zum Schutze der auf der Innenrhede an dem Ostmolo liegenden Schiffe ist ferner ein Wellenbrecherpaar, aus Pfahlwerk und Steinschüttung bestehend, zwischen dem die Einfahrt zur Rhede beherrschenden Fort Trekoner und dem Fort Lynetten hergestellt.

Auf der Spitze des Wellenbrechers vor der Freihafen-Einfahrt ist ein festes grünes Feuer, auf der Spitze des Leitmolo ein festes rothes Feuer in 6 m Höhe über Mittelwasser angebracht. Auf dem Mittelmolo der Dampffähr-Anlegestelle ist ein Feuer mit grünen, weissen und rothen Sectoren aufgestellt. Der weisse Sector zeigt 9·14 m Wassertiefe an, während die farbigen Sectoren Wassertiefen von mindestens 5·65 m angeben. Das Feuer

liegt 11 m über Mittelwasser und ist zum Unterschiede von allen anderen Hafenlichtern als Blinkfeuer ausgebildet. Die Verbindungslinie dieses Feuers mit dem auf der Spitze des Ostmolo bestimmt die Einsegelungslinie.

Das zum Freihafengebiete gehörige Gelände hat eine Fläche von 37·20 ha, wovon 4·50 ha auf die Dampffähren-Anlage der Eisenbahn entfallen. Die Wasserfläche beträgt 24·75 ha. Davon gehören 20·80 ha zum Süd- und Mittelbassin und 3·95 ha zum Nordbassin. Das gesammte Freihafengebiet umfasst demnach rund 63 ha. An Quaimauern und Bollwerken sind 3766 m vorhanden. Hiezu kommen an dem Ostmolo noch 942 m für den Binnenhafen, so dass also die Uferlänge des Kopenhagener Hafens, die sich bisher auf rund 16 km belief, einen Zuwachs von 4·71 km erhalten hat.

Die Freihafenanlage ist durch eine besondere Hafenbahn mit den verschiedenen Eisenbahnen des Landes und auch mit den Bahnhöfen Kopenhagens in Verbindung gesetzt. Die Hafenbahn endet westlich von der Citadelle in einem Rangir- und Güterbahnhof, aus dem in bequemer Weise die Geleise abzweigen, die in das Freihafengebiet führen und sich an allen Quais entlang ziehen.

Zwischen der Citadelle und dem Freihafengebiete ist als Abschluss des schönen Spazierganges „Lange Linie“ eine grössere Parkanlage geschaffen, welche gleichzeitig einen 1·42 ha grossen Hafen für Vergnügungsboote aufnimmt und Badeplätze, sowie ein Badhaus enthält. Ausserdem ist die „Lange Linie“ als erhöhter Promenadesteg theilweise über das Dach eines 250 m langen Schuppens bis zur Spitze des Ostmolo geführt. Mehrere Viaducte, theils nur für Fussgänger, theils auch für Fuhrwerke aller Art bestimmt, führen über die Hafengeleise und den Rangirbahnhof hinweg und setzen die Parkanlage, bezw. den Inlandsquai des Ostmolo und den Promenadenweg mit der Stadt in Verbindung.

Durch den Ostmolo ist an der Südspitze ein Canal von 10 m Breite geführt, welcher eine bequeme Passage für Prahme und kleine Fahrzeuge bilden und gleichzeitig zur Auffrischung des Wassers in den Freihafenbecken dienen soll. Dieser Canal ist durch ein Zollwachthaus gesperrt und wird des Nachts mit Ketten und Schwimmbäumen geschlossen.

Als Ersatz für den in das Freihafengebiet einbezogenen Kalkbrennereihafen und sonstige Ausladestellen ist nördlich des Freihafens vom Hafenamte ein neuer Hafen von 5·07 ha Wasser- und 4·62 ha Geländefläche ausgeführt.

Das ganze Freihafengebiet ist durch ein 2·32 km langes doppeltes Gitter von 2·8 m äusserer und 2·5 m innerer Höhe gegen das Inland abgeschlossen. Zwischen diesen beiden Zollschranken liegt ein 1·9 m breiter Patrouillengang. Zwei Haupteingänge, die mit Zollwachthäusern versehen sind, führen von der Stadt in das Freihafengebiet von der Westseite. An dem südlichen dieser Eingänge ist ein grosses Zollgebäude zur Behandlung derjenigen Waaren errichtet, die zu Wagen oder mit der Bahn das Freihafengebiet verlassen. Eine breite, beiderseits eingehegte Strasse mit Geleiseanlage führt schliesslich durch die Citadelle hindurch bis zu dem alten Zollhause am Innenhafen. Kleine Zollwachthäuser sind ausserdem auf der Spitze des Ostmolo und an der Einfahrt zum Nordhafen errichtet.

Die Hafenbecken sind mit Quaimauern, bezw. Bollwerken eingefasst. Erstere stehen theilweise auf hohem Pfahlroste, theilweise reichen sie, in Beton und Werksteinverblendung hergestellt, bis zur Hafensohle hinab. Das Holzwerk der Bollwerke ist gegen den Bohrwurm mit Eisenbeschlag geschützt.

Eigenartig ist die Ausführung des Wellenbrechers vor der Hafeneinfahrt. Der Wellenbrecher liegt auf etwa 240 m seiner Länge in 3·65 m, auf die übrige Länge von ebenfalls nahezu 240 m in 7·62 m tiefem Wasser. Diese grössere Tiefe wurde früher vor Inangriffnahme der Freihafenanlage durch Baggerung hergestellt. Bei 3·65 m Wassertiefe ruhen 3·13 m hohe Betonblöcke auf einer 0·61 m starken, durch Taucher abgeglichenen Steinschüttung. Die Breite der Betonblöcke beträgt ebenfalls 3·13 m, die Länge 2·52 m. Der Oberbau des Wellenbrechers besteht aus einer Granitmauer mit einer Verkleidung von roh behauenen Steinen. Die Krone liegt 1·88 m über Mittelwasser. Nach der Seeseite ist diese Mauer an der Krone mit 1 : 1 abgeböscht. Nach der Hafenseite ist der Fuss des Wellenbrechers mit Steinwurf geschützt, nach aussen durch eine Sand- und Kiesschüttung mit darüberliegendem Steinwurfe, welcher 2 : 1 geböscht ist. — Bei 7·62 m Wassertiefe ist zunächst eine breitere Basis durch eine Kiesschüttung gewonnen; darauf ruht auf einer Steinschüttung der Wellenbrecher, der aus zwei Reihen von über einander liegenden Betonblöcken hergestellt ist, von denen die unteren wieder 3·13 m, die oberen 2·89 m Höhe haben. Im Uebrigen ist die Anordnung eine ähnliche wie im weniger tiefen Wasser.

Das Eigenartige der Wellenbrecher-Construction besteht in der Ausbildung der Betonblöcke. Da man zu ihrer Versetzung einen dem Hafenamte gehörigen schwimmenden 50 t-Krahn benützen, diesem aber auf die Dauer nicht mehr als 30—40 t Last zumuthen wollte, hätten die Betonblöcke bei 3·13 m Breite und Höhe nur 1·52 m Länge erhalten können. Deshalb stellte man sie hohl her mit 0·45 m Bodenstärke und 0·71, bezw. 0·79 m Stärke der Seitenwände. Durch zwei je 6·5 cm starke Monier-Platten erhalten die Blöcke ihren seitlichen Abschluss, welche bei 2·52 m Länge nur 35·5 t wiegen. Nach dem Versetzen wird ihr Gewicht durch Anfüllung mit Sand auf 48 t erhöht. Die Monier-Platten werden gleich bei Herstellung der Betonblöcke mit eingesetzt. Um eine feste Verbindung der Blöcke einer Reihe zu erreichen, sind kleine Betonblöcke in die Zwischenräume zwischen den Monier-Platten zweier benachbarter Blöcke eingeschoben.

Monier-Construction ist auch in ausgedehntem Masse bei Herstellung der Decken, Seitenwände, Dächer u. s. w., der Schuppen und Speicher zur Anwendung gekommen. Auf dem grossen Ostmolo ist zunächst der schon erwähnte 250 m lange Schuppen ausgeführt, über dessen Dach der Promenadeweg führt. An der Westseite des Ostmolo sind ferner zwei je 94 m lange, 25 m breite, zwei-, bezw. fünfgeschossige Speicheranlagen hergestellt. Auf dem Mittelmolo des Handelshafens ist am Südende eine offene Halle von 31 m Spannweite und 60 m Länge errichtet. Auf der Spitze des Mittelmolo ist schliesslich ein das ganze Hafenbild beherrschender Getreidespeicher von 31 m Breite, 50 m Länge und bis 39 m Höhe in seinem Mittelbau errichtet; er ist in drei Abtheilungen getheilt. Der mittlere Theil ist als Silospeicher ausgebildet. Die Silos können 7500 t Getreide aufnehmen, während ausserdem noch 3500 t in den übrigen Speicherräumen zu lagern sind. Die Elevatoren und Transportbänder sind so eingerichtet, dass das grösste Seeschiff in 24 Stunden entladen werden kann.

Sämmtliche Krahne und sonstigen Ladevorrichtungen in den Schuppen und Speichern werden elektrisch betrieben. Die Kopenhagener Anlage ist die erste, welche in grösserem Umfange und durchwegs den elektrischen Betrieb eingeführt hat. Die elektrische Centrale liegt am Südende des Westquai des Handelshafens. Von hier gehen zwei getrennte Leitungssysteme aus, von denen das eine ausschliesslich der elektrischen Beleuchtung der ganzen Hafenanlage, das andere ausschliesslich der Kraftversorgung dient. Diese Theilung ist vorgenommen worden, um die Regelmässigkeit der elektrischen Beleuchtung nicht durch den ungleichmässigen Kraftverbrauch der Hebemaschinen zu stören.

Zum Schlusse seien noch einige Angaben über die Ausführung der Hafenanlage und die bezüglichen Kosten gemacht.

Das gesammte Süd- und Mittelbecken wurde mittelst eines 1412 m langen Fangdammes eingeschlossen, der südlich an die „Lange Linie", nördlich an eine Landzunge anschloss, die bereits südlich des Nordbeckens vorhanden war. Durch diesen Fangdamm wurde eine Wasserfläche von 45·75 ha eingeschlossen, die wieder zur leichteren und gesicherteren Ausführung der Arbeit mittelst eines 470 m langen Querfangdammes in einen grösseren nördlichen und einen kleineren südlichen Theil getrennt wurde. Der südliche Theil wurde zuerst hergestellt und mit dem hier ausgehobenen Boden der Nordtheil des Fangdammes verfüllt. Zur Ausfüllung der Fangdämme wurden im Ganzen 326.000 cbm Boden verbraucht. Der Querfangdamm diente gleichzeitig zur provisorischen Ableitung eines Hauptentwässerungscanals der Stadt. Am 1. November 1891 konnte man mit der Trockenlegung des südlichen Abschnittes beginnen, aber Mitte November brach ein 63 m langes Stück des äusseren Fangdammes in Folge der Einwirkung unterseeischer Quellen.

Nach Wiederherstellung dieses Dammtheiles konnte man im Jänner 1892 endgiltig mit dem Auspumpen beginnen. Es dienten hiezu 4 Centrifugalpumpen, und zwar je eine Pumpe von 16 und 13″, sowie zwei von 12″. Um das Wasser bis 4·7 m unter Mittelwasser zu senken, mussten 618.300 cbm ausgepumpt werden. Nachher war die Wasserhaltung mit einer 16″-Pumpe möglich, die durchschnittlich $11^1/_4$ Stunden täglich zu arbeiten hatte. Im Nordabschnitt begann die Trockenlegung mit Ende Juni 1892. Es wurden 711.050 cbm ausgepumpt, um eine Senkung bis auf 5·65 m unter Mittelwasser zu erzielen. Die Ausbaggerung ist im Trockenen vorgenommen worden.

Im Ganzen wurden im südlichen Theile in 415 Arbeitstagen 512.000 cbm Boden, im Nordtheile in 337 Tagen und 50 Nächten 585.000 cbm ausgehoben, d. h. im ersten Falle durchschnittlich 1234 cbm, höchstens 2700 cbm, im letzten Falle durchschnittlich 1512 cbm, höchstens 4500 cbm pro Tag. Mit dem gebaggerten Boden wurde das Hafengelände im Mittel bis 2·20 m über Mittelwasser aufgehöht.

Ausser diesen durch Unternehmer ausgeführten Erdarbeiten wurde vom Hafenamte mit eigenen Baggern der 9·14 m tiefe Zufahrtscanal und der 3·66 m tiefe Badehafen ausgehoben. Ebenso wurde längs der Aussenseite des Ostmolo eine Tiefe von 6·90 m hergestellt. Bei diesen Arbeiten betrug der Aushub noch 478.100 cbm.

Am 1. November 1893 war der Bau so weit fortgeschritten, dass die fertigen Hafenbecken mit Wasser gefüllt werden konnten.

Die Kosten des Erdaushubes beliefen sich im südlichen Hafentheile auf 1·30 Mk. pro 1 cbm, im nördlichen auf 1·64 Mk. Die gesammten vom Hafenamte ausgeführten Arbeiten, d. h. sämmtliche Erdarbeiten, die Herstellung der Ufermauern, Bollwerke, Brücken- und Strassenanlagen, die Entwässerung, Einfriedung u. s. w. wurden mit einem Kostenaufwande von rund $11^1/_4$ Millionen Mark hergestellt.

Alle übrigen Einrichtungen, nämlich die gesammten Geleiseanlagen im Hafengebiete, sämmtliche Baulichkeiten, wie Speicher und Schuppen, Zollgebäude u. s. w., sowie schliesslich die gesammte maschinelle Einrichtung wurden von der Kopenhagener Freihafen-Actiengesellschaft ausgeführt, welche am 27. April 1892 auf die Dauer von 80 Jahren die Concession zum Betriebe des Freihafens erhielt. Die genannte Gesellschaft wendete für ihre Anlagen $4^1/_2$ Millionen Mark auf.

Bezüglich der Anlage der elektrischen Centrale hatte die Gesellschaft mit der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin dahin ein Abkommen getroffen, dass letztere auf eigene Kosten die Centrale mit allem Zugehör nebst dem Versorgungsnetz ausführte. Dagegen wurde ihr der Betrieb auf die Dauer von 30 Jahren übertragen unter Festsetzung eines Einheitspreises für jedes von der Centrale abgegebene Kilowatt. In diesem Einheitspreise ist die Amortisation und Verzinsung des Anlagecapitals inbegriffen, derart, dass nach 30 Jahren die gesammte Anlage kostenlos in den Besitz der Freihafen-Gesellschaft übergeht. Ausserdem hat sich die letztere die jederzeitige Uebernahme in eigenen Betrieb gegen eine stetig abnehmende Summe vorbehalten.

[„Deutsche Bauzeitung."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Zell am See—Krimml (Pinzgauer Localbahn). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat bezüglich des vom k. k. Baurathe Rudolf Stummer v. Traninfels vorgelegten Vorprojectes für eine mit 0·76 m Spurweite auszuführende Localbahn von der Station Zell am See der Oesterr. Staatsbahnen nach Krimml (Pinzgauer Localbahn) die Trassenrevision auf den 21. Februar anberaumt. [9. Februar, H.-M.-Z. 7414.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Verlängerung von Ladegeleisen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die von der Zieditz-Haberspirker Braun- und Glanzkohlen-Gewerkschaft in Zieditz beabsichtigte Verlängerung der beiden Ladegeleise bei der neuen Schachtenanlage in Haberspirk für den 21. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 2574.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauliche Herstellung am Bahnhofe in Wien.) Nächst dem Zollamtsgebäude in der Station Wien wurde ein oberirdischer Eiskeller errichtet. [5. Februar, Z. 6864.]

— (Linie Preran—Olmütz: Bauconsens für eine Schleppbahn nächst Prerau.) Für die Herstellung einer in km 184·239 der Flügelbahn Olmütz-Prerau abzweigenden und zu der nächst der Station Prerau zu errichtenden Ersten mähr. landwirthschaftlichen Actien-Kunstdünger- und Chemikalien-Fabrik führenden Schleppbahn wurde der Bauconsens ertheilt. Die Schleppbahn erhält eine Länge von 310 m und wird bis zu den Gebäuden des Fabrikshofes mit Locomotiven und von da ab mit animalischer Kraft betrieben.

[28. Jänner, Z. 71.353 ex 1891.]

— (Linie Bielitz—Kalwarya: Bauliche Herstellung in Kenty.) Für Zwecke des Anton Krzysztoforsky wurde auf dem demselben miethweise überlassenen Kohlenlagerplatze in der Station Kenty ein als Kanzlei und Wachhaus dienendes Gebäude hergestellt. [6. Februar, Z. 6979.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

15. Februar. In Folge Schneeverwehung wurde auf den Localbahnen Hadikfalva-Radautz, Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh—Meżebrody, Karapcziu-Czudyn und Kolomeaer Localbahnen Gesammtverkehr gesperrt.

16. Februar. Auf der Linie Stanislau—Husiatyn und Wama—Russ Moldawitza wurde in Folge Schneeverwehung der Gesammtverkehr, in der Strecke Czernowitz—Suczawa der Lastzugsverkehr eingestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Czernowitz—Suczawa voraussichtlich auf zwei Tage eingestestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde Localbahn Dolina—Wygoda auf unbestimmte Dauer gesperrt.

17. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr der Strecke Stanislau—Woronienka voraussichtlich auf einen Tag eingestellt.

(K. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

15. Februar: In Folge Schneeverwehung und Schneesturmes wurde der Gesammtverkehr auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 eingestellt.

Wegen Schneeverwehung in der Strecke Freudenthal—Erbersdorf wurde Personenzug 5 in Freudenthal aufgelöst.

16. Februar: Wegen Schneesturmes konnten die Züge 1 und 3 nicht abgelassen werden und musste in Folge weiterer ungünstiger Witterungsberichte der Gesammtverkehr in der Strecke Olmütz—Jägerndorf eingestellt werden.

17. Februar: Wegen anhaltenden Schneesturmes und Verwehungen musste der Gesammtverkehr auf der Strecke Erbersdorf—Würbenthal bis auf Weiteres eingestellt werden.

17. Februar: Wegen Schneeverwehung haben auf der Strecke Kornitz—Opatowitz die Züge 754 und 752 nicht verkehrt und wurde hierauf der Gesammtverkehr eingestellt.

17. Februar: Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr zwischen Kosteletz, Kornitz und Triebitz eingestellt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

15. Februar: Wegen neuerlicher grosser Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Böhm.-Leipa—Niemes nach Zug 1856 eingestellt.

17. Februar: Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr der Züge 3555 und 3556 vom 17. Februar und der Züge 3551 und 3552 vom 18. Februar der Localbahn Wotic-Selčan eingestellt. Der Verkehr dürfte mit Zug 3553 am 18. Februar wieder aufgenommen werden.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Frachtenverkehr in der Strecke Krasne—Radziwiłow eingestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Frachtenverkehr in der Strecke Złoczów—Tarnopol bis auf Weiteres eingestellt.

17. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Rawa ruska—Sokal eingestellt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

17. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr anf der Localbahn zwischen Asch (Stadt) und Rossbach nach Zug 1951 bis auf Weiteres eingestellt. Der Verkehr zwischen Asch (Anschlussstation) und Asch (Stadt) bleibt aufrecht.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

15. Februar. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Blansko—Raitz Zug 263 in Blansko aufgelöst.

15. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Segengottes—Okřiško in Folge Schneeverwehung eingestellt. Zug 1502 bei km 49·9 im Schnee stecken geblieben, musste nach Namiest zurückschieben.

16. Februar. In der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim haben in Folge Schneeverwehung die Züge 532 und 537 nicht verkehrt.

16. Februar. Auf der Localbahnstrecke Přelouč—Kalk-Podol wegen Schneeverwehung Verkehr eingestellt. Zug 2114 hat nicht mehr verkehrt.

16. Februar. Gesammtverkehr auf der Strecke Wessely a. M.—Sudoměřitz wegen Schneeverwehung eingestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung ist Zug 291 bei Wächter 154 zwischen Skalitz-Boskowitz und Lettowitz stecken geblieben, musste zurückschieben und in Skalitz-Boskowitz aufgelöst werden.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Brünn—Tischnowitz konnten die Züge 1701 und 1702 nicht in Verkehr gesetzt werden; Zugsverkehr wird mit Zug 1703 wieder aufgenommen.

Auf der Localbahn Lobositz-Libochowitz Zugsverkehr wegen Schneeverwehung mit Zug 2612 eingestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Brandeis a/E.—Čelakowitz eingestellt.

16. Februar. Auf der Strecke Wessely a/M.—Sudoměřitz wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2816 wieder eröffnet.

16. Februar. Auf der Localbahn Lobositz—Libochowitz wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2614 wieder aufgenommen.

16. Februar. In Folge Schneeverwehung haben die Personenzüge 3109, 3106 und 3115 zwischen Hradisch St.E.G. Personenbahnhof und Hradisch Stadt nicht verkehrt. Gesammtverkehr wurde mit Zug 3108 wieder aufgenommen.

17. Februar. Wegen neuerlicher Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Lobositz—Libochowitz mit Zug 2612 bis auf Weiteres eingestellt.

17. Februar. Auf der Localbahn Bruck a/L.—Hainburg wurde der Verkehr mit dem Zuge 1403 wieder aufgenommen.

Auf der Localbahnlinie Kl.-Schwechat—Mannersdorf wurde der Zug 1314 und 1313 unter Voraussendung eines Schneepfluges von Mannersdorf bis Kl.-Neusiedl, bezw. retour in Verkehr gesetzt. Zug 19/W konnte wegen momentaner Verwehung der Strecke Götzendorf—Wilfleinsdorf nicht eingeleitet werden.

17. Februar: Wegen Schneeverwehung musste der Verkehr auf der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim eingestellt werden.

17. Februar: Der Zugsverkehr auf der Localbahnlinie Brünn—Tischnowitz wurde abermals eingestellt.

17. Februar: Auf der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol wurde der Verkehr mit Zug 2112 wieder eröffnet.

17. Februar: In Folge von Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Brünn—Wessely a. M. eingestellt.

17. Februar: Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahnlinie Schwarzbach—Littau mit Zug 1903 der Gesammtverkehr eingestellt.

18. Februar: Wegen neuerlich eingetretener Verwehung der Strecke Bruck a. d. L.—Hainburg konnte am 17. Februar der Zug 1405 und am 18. Februar die Züge 1402 und 1401 nicht in Verkehr gesetzt werden. Mit Zug 1403 wird der Verkehr am 18. Februar wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

15. Februar. In Folge Schneeverwehung ist der Güterverkehr in der Strecke Oswięcim—Mähr.-Ostrau (incl.), dann auf der Ostrauer Montanbahn eingestellt. Eilgüter, Lebendes und verderbliche Güter werden in der Strecke Oswięcim—Mähr.-Ostrau befördert.

15. Februar. Auf der Localbahn Troppau—Bennisch musste wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt werden. Heutiger Zug 3531 hat nur bis Eckersdorf verkehrt.

Zug 2259 zwischen Frankstadt a. R. und Gr.-Kuntschitz stecken geblieben, musste zurückschieben und wurde in Frankstadt a. R. aufgelöst.

Auf den Localbahnen Zauchtl-Fulnek, Wigstadtl-Bautsch, Stauding-Wagstadt, Hotzendorf-Neutitschein, Weisskirchen-Krasna und Wallach.-Meseritsch—Wsetin Gesammtverkehr in Folge Schneeverwehung eingestellt.

18. Februar. In Folge Schneeverwehung musste auf der Localbahn Zauchtel-Bautsch in der Strecke Odrau—Wigstadtl der Gesammtverkehr eingestellt werden. Der Verkehr in der Strecke Zauchtel—Odrau bleibt aufrecht. Auf der Localbahn Drösing-Zistersdorf wurde der Gesammtverkehr mit Zug 1928 am 17. Februar wieder aufgenommen.

Neutitscheiner Localbahn:

16. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Neutitscheiner Localbahn eingestellt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

17. Februar: Wegen anhaltenden Schneesturmes wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar bis auf Weiteres eingestellt.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

15. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt eingestellt.

Böhmische Commercialbahnen:

14. Februar. Wegen Schneehindernissen wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Křinec—Königstadtl nach Zug 203 eingestellt.

16. Februar. Aus dem gleichen Anlasse haben in der Strecke Königgrätz—Sadova-Dohalic die Züge 2 und 1 nicht verkehren können.

16. Februar. In Folge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke Königgrätz—Wostroměř—Sadova-Dohalic—Smiřic—Nimburg—Křinec auf ca. 48 Stunden eingestellt. In der Strecke Dětenic-Taxis—Dobrovic wurde der Verkehr mit Zug 552 wieder aufgenommen.

17. Februar. In Folge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Kopidlno — Bakόw — Dětenic-Dobrovic auf ca. 48 Stunden eingestellt.

17. Februar. Wegen Schneehindernissen wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Jičin—Křinec auf ca. 48 Stunden eingestellt.

17. Februar. In der Strecke Smidar-Hochwessely wurde der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung mit Zug 601 eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

15. Februar. Frachtenverkehr in der Strecke Pragerhof—Kanizsa wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession als Ergänzung einer gleichzeitig verlängerten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 12. Jänner 1895, Z. 92.812 ex 1894, dem kgl. ungarischen Curialrichter in Pension Juon Puskarin und Consorten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Zernest der Flügelbahn Brassó (Kronstadt)-Zernest der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Brassó-Háromszéker Localbahnen (Brassó—Szepsi-Szt. György, Brassó—Bertalan—Hoszufalu und Brassó—Zernest) abzweigende, bis Törcsvár, eventuell bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt, und gleichzeitig die dem genannten Consortium seinerzeit mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 76.039, ertheilte, aber nicht zur Ausführung gebrachte Vorconcession für eine von der Station Ó-Tohán der Linie Brassó — Zernest abzweigende, gleichfalls bis Törcsvár, eventuell bis zur Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 6 ex 1894, Vorconcession Post 1) auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der deutschen Eisenbahn-Tarifcommission.) Am 15. Februar haben in Berlin die deutsche Eisenbahn-Tarifcommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten in gemeinsamer Sitzung die folgenden Gegenstände berathen: 1. Privatwagendecken; 2. Zinkornamente; 3. Eisengusswaaren; 4. Magnesit- und Dinassteine; 5. Automaten; 6. Parkettfussbodentheile; 7. Asphaltpappe; 8. Erdwachsrückstände; 9. Gummiabfälle; 10. Lumpenhalbzeugmasse; 11. Gegenstände aus Porzellan; 12. Steingutmasse; 13. Retorten; 14. Rothkohle; 15. Dungfedern; 16. verspätete Rückgabe von Wagendecken; 17. Tarif für Beförderung von Leichen u. s. w. Th. I. Am Tage zuvor hat der Ausschuss der Verkehrsinteressenten sich mit der Vorberathung beschäftigt, ausserdem aber die nachstehenden, zur Zeit nur erst an den Ausschuss gelangten Anträge verhandelt:

1. Detarifirung von Aetzkalilauge;
2. Versetzung von rohen gesalzenen Häuten und Fellen aus der allgemeinen Wagenladungsclasse in den Specialtarif I;
3. Verweisung von Kippwagen, verlegt aus Specialtarif I nach III;
4. Beförderung von ordinärem Hohlglas (Flaschen) in Sack- oder Crateverpackung in bedeckten Wagen ohne Frachtzuschlag;
5. Beförderung von Roh-Piassavabesen ohne Verpackung zu demselben Frachtsatze wie unangestrichene Möbel;
6. Versetzung von Maschinen-Rohhufeisen aus Specialtarif I nach II.

Preussen. (Kohlenzufuhr nach Berlin im Jahre 1894.) Nach der von der Verkehrscontrole II der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin verfassten Zusammenstellung sind im Jahre 1894 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versandtes) in Berlin eingeführt worden: 1,489.906 t Steinkohlen, -Briquettes und Coaks und 753.076 t Braunkohlen und -Briquettes. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Zunahme von 69.835 t Steinkohle und eine Abnahme von 33.600 t Braunkohle.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien	mit 1,195.819 t	(gegen 1,165.962 t im Vorjahre)
Sachsen	„ 12.718 t	(„ 8.931 t „ „)
Westphalen	„ 86.442 t	(„ 78.129 t „ „)
England	„ 194.927 t	(„ 167.025 t „ „)

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland	mit 625.558 t	(gegen 626.497 t im Vorjahre)
das Ausland	„ 126.518 t	(gegen 160.187 t „ „)

Von den in den letzten Jahren überhaupt eingeführten Steinkohlen entfallen auf oberschlesische Steinkohle im Jahre 1890 72·6 pCt., 1891 71·2 pCt., 1892 69·9 pCt., 1893 68·1 pCt. und 1894 (985.595 t) 66·2 pCt. Im Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Stein- und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 36.235 t. Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen (Grunewald, Halensee, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Rixdorf, Rummelsburg Rangirbahnhof, Tempelhof Rangirbahnhof, Tempelhof Ringbahnhof, Westend, Wilmersdorf-Friedenau) abzüglich des Versandtes betrug 172.991 t Steinkohlen (darunter 86.331 t oberschlesische Steinkohlen) und 72.708 t Braunkohlen.

— (Verkehr auf den Berliner Wasserstrassen im Jahre 1894.) Der Schiffsverkehr in Berlin im Jahre 1894 umfasste an angekommenen Schiffen 3504 Personendampfer, 4304 Schlepp- und 30 Kettendampfer, ferner an Güterschiffen 612 Dampfer (86 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 74.976 t. Die auf Dampfschiffen angekommenen Güter betrugen 44.688 t. Die Anzahl der angekommenen Segelschiffe betrug 37.312 t (3650 unbeladen); ihre Tragfähigkeit betrug 5,035.787 t, die Menge der mit ihnen beförderten Güter 4,429.160 t. Die Gesammtzahl der angekommenen Dampf- und Segelschiffe betrug demnach 45.762, unter denen sich 274 ausländische befanden. Der Bestand an Flossholz und beigeladenem Holze betrug 14.650 t. Im Ganzen kamen auf Schiffen und Flössen zusammen befördert an 4,488.498 t. Die Anzahl der abgegangenen Dampfschiffe betrug 3499 Personendampfer, 4295 Schlepp- und 30 Kettendampfer, ferner an Güterschiffen 626 Dampfer (davon 8 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 75.670 t. Die durch Dampfschiffe beförderten Güter betrugen 35.889 t. Die Anzahl der abgegangenen Segelschiffe betrug 36.909 (davon 31.435 unbeladen). Die Tragfähigkeit der Segelschiffe betrug 4,955.430 t, die Summe der auf ihnen beförderten Güter 496.232 t. Die Gesammtzahl der Dampf- und Segelschiffe betrug demnach 45.359 (worunter 109 ausländische), die Gesammtzahl der auf ihnen beförderten Güter 532.121 t. Unberücksichtigt sind bei dieser Uebersicht die durchgegangenen Schiffe und Güter.

Frankreich. (Eröffnung der Eisenbahnlinie Corte—Vivario.) Am 3. December 1894 hat die Departements-Eisenbahn-Gesellschaft von der Corsischen Linie Bastia—Ajaccio das Bindeglied Corte—Vivario dem Betriebe übergeben, so dass nunmehr die ganze genannte Linie in Betrieb gesetzt ist.

— (Gewährung von Gehaltsvorschüssen an Eisenbahnbeamte.) Nachdem bei der Westbahn schon seit mehreren Jahren die Einrichtung getroffen ist, dass die Beamten in gewissen Fällen Vorschüsse ihres Gehaltes erhalten können, hat nunmehr auch die Orléans-Bahn durch Verfügung vom 9. November 1894 eine ähnliche Anordnung getroffen. Diese Vorschüsse sind Beamten zu gewähren, die sich in Folge von Krankheit, Familienunglück oder unvorhergesehenen Ausgaben in bedrängter Lage befinden. Die Höhe des Vorschusses richtet sich im Einzelfalle nach den dringendsten Bedürfnissen und kann ein zweimonatliches Gehalt betragen. Die Vorschüsse sind unverzinslich und werden durch Abzüge von höchstens ein Zehntel des Gehaltes zurückgezahlt; doch können sich die Beamten auf Wunsch jederzeit ihrer Verpflichtung vorher entledigen. Bevor der erste Vorschuss nicht zurückgezahlt ist, darf kein neuer bewilligt werden. Beamte, von deren Gehalt mehr als ein Fünftel mit Beschlag belegt ist, können Vorschüsse nur erhalten, wenn deren Betrag zur Rückzahlung der Schuld und zur Aufhebung der Beschlagnahme verwendet wird. Bei Versetzungen können die Beamten Vorschüsse der Umzugskosten erhalten.

Schiffahrt.

Amerika. (Handelsmarine.) Die amerikanische Handelsmarine, die zum grössten Theile Küstenschiffahrt betreibt, nimmt stetig ab. Vor 34 Jahren war die Handelsflotte der Vereinigten Staaten zweiundeinhalbmal so gross als jetzt. Dieser enorme Rückgang soll auf das Gesetz zurückzuführen sein, welches die Registrirung eines im Auslande gebauten Schiffes und Annahme der amerikanischen Flagge verbietet. Amerikanische Schiffe führten im Jahre 1894 Waaren im Werthe von 195 Millionen Dollars von und nach amerikanischen Häfen, fremde Schiffe Ladungen im Werthe von 1273 Millionen Dollars in beiden Richtungen. Die amerikanische Flotte vermittelt also nur etwa 13 pCt. des Frachtenverkehres mit dem Auslande.

— (Lebensrettungsdienst.) Aus dem Jahresberichte des General-Superintendenten der Vereinigten Staaten geht hervor, dass am Schlusse des abgelaufenen Jahres 247 Lebensrettungsstationen existirten, 182 an der atlantischen Küste, 15 an den Seen, 13 an der Pacificküste und eine an den Ohio-Fällen bei Louisville Ky. Die Zahl der Schiffsunfälle war 380. An Bord dieser Schiffe befanden sich insgesammt 4054 Personen, von denen 3993 gerettet wurden und 61 ertranken. Der Werth der Schiffe, einschliesslich der Ladung, betrug 9,890.610 Dollars, wovon 7,688.170 Dollars geborgen wurden. Die Zahl der vollständig verlorenen Schiffe war 91. Zu obigen Schiffsunfällen kommen noch die Unfälle kleinerer Schiffe, wie Segel- und Ruderboote, hinzu, und damit stellt sich die Gesammtzahl der Schiffsunfälle auf 594 und der Gesammtverlust an Menschenleben auf 68. Die Zahl der Schiffsunfälle war im verflossenen Jahre grösser als in irgend einem Jahre seit Einrichtung des Dienstes, was den Stürmen zuzuschreiben ist, die im vorigen Jahre besonders häufig an der atlantischen Küste und auf den Seen getobt haben. Zwei Schiffe gingen binnen 15 Minuten unter, so dass die Möglichkeit, ihnen Assistenz zu bringen, ausgeschlossen war. Trotzdem gelang es, noch vier Personen von den aus 34 Köpfen bestehenden Mannschaften zu retten. Die Kosten der Unterhaltung des Lebensrettungsdienstes beliefen sich im letzten Jahre auf 1,258.221 Dollars.

Quarantainenachrichten.

Bulgarien. Die bulgarische Regierung hat angeordnet, dass Reisende, welche direct aus Constantinopel kommen, einer einfachen ärztlichen Untersuchung ohne Desinfection der Effecten unterzogen werden. Diese Reisenden unterliegen überdies in ihrem Domicil einer fünftägigen ärztlichen Beobachtung.

Griechenland. Die griechische Regierung hat gegen die seit 9. Februar von Constantinopel und Dedeagatsch abgegangenen Provenienzen eine zehntägige Choleraquarantaine verhängt.

Rumänien. Die rumänische Regierung hat verfügt, dass im Hafen von Sulina sämmtliche Herkünfte aus Constantinopel einer dreitägigen ärztlichen Beobachtung mit Desinfection unterworfen werden und gegen die Provenienzen aus allen anderen Schwarzen Meer-Häfen, wo Fälle von Cholera constatirt worden sind, mit Desinfection des Schiffes, der Reisenden und ihrer Effecten vorgegangen werde.

Türkei. In Folge verdächtiger Krankheitsfälle in Sulina hat der internationale Sanitätsconseil in Constantinopel gegen Provenienzen aus dem genannten Donauhafen eine ärztliche Untersuchung angeordnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtcrediten. (Annahme von Accepten und Bürgscheinen als Sicherstellung, sowie Herabsetzung des Zinsfusses von 6 Percent für Verzugszinsen im Falle als die Bezahlung der creditirten Gebühren über den Fälligkeitstermin hinaus verzögert wird.) Den österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen wurde vom k. k. Handelsministerium mit Erlass vom 2. Juni 1894, Z. 29.537 (Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1894), der vom Staatseisenbahnrathe in dessen Sitzung vom 28. Mai 1894 vorgebrachte Wunsch, dass die Grundsätze der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 16. October 1891, Z. 44.765 (s. v. Buschman „Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement etc.", Seite 147 ff), genehmigten Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebührencrediten bei den österr. Staats- und Privatbahnen durchgeführt und daher ausser Baargeld und Werthpapieren auch Accepte oder Bürgscheine als Sicherstellung angenommen werden sollen, bekannt gegeben. Die am 28. Juni 1894 abgehaltene Directorenconferenz hat sich nun dahin ausgesprochen, dass die in dem oberwähnten Erlasse aufgestellten Normativbestimmungen als Grundlage für die speciellen Verlautbarungen bestehen, welche die einzelnen Bahnverwaltungen mit Rücksicht auf ihre Verhältnisse zu erlassen für geeignet finden, dass jedoch eine Verallgemeinerung nicht möglich erscheine, und dass es daher den einzelnen Bahnverwaltungen anheim gestellt bleiben müsse, mit Rücksichtnahme auf die eigenen Interessen nach ihrem Ermessen vorzugehen.

Dagegen hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen der in der Sitzung vom 28. Mai 1894 vom Staatseisenbahnrathe angeregten Herabsetzung des 6percentigen Zinsfusses (§ 8 der Normativbestimmungen) für die bei über den Fälligkeitstermin hinaus verzögerter Zahlung der creditirten Gebühren auflaufenden Verzugszinsen laut Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 8 des k. k. Handelsministeriums vom 17. Jänner 1895, Post 40, rücksichtlich ihrer Linien durch Herabsetzung des Zinsfusses von 6 Percent auf 5 Percent entsprochen.

Das k. k. Handelsministerium hat den Privatbahn-Verwaltungen empfohlen, in der gleichen Weise vorzugehen, bezw. in der nächsten Directorenconferenz hierüber Beschluss zu fassen.

[H.-M.-E. vom 23. Jänner 1895, Z. 44.973 ex 1894.]

Sachverständige für das Enteignungsverfahren pro 1895. (Liste des Oberlandesgerichts-Sprengels Brünn.) Die Liste enthält 48 Sachverständige, somit um einen weniger als im Vorjahre; bezüglich zweier hat ein Ersatz durch neu ernannte stattgefunden. Von den 48 Sachverständigen gehören 23 der Landwirthschaft an, 14 sind Ingenieure oder Baumeister, 1 ist Fabriksdirector, 8 sind Forstmänner, 1 ist landwirthschaftlicher Schulmann, 1 Beamter (ökonomischer Schätzungsreferent).

[1. Februar, Z. 6003.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde bei der Firma

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der V. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 19. Mai 1894 und bezw. über Ermächtigung Seitens dieser Generalversammlung vom Verwaltungsrathe beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. December 1894, Z. 31.501, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge die Gesellschaftsfirma in der Art gezeichnet wird, dass dem vorgedruckten oder von wem immer vorgeschriebenen Namen der Gesellschaft collectiv entweder zwei Verwaltungsräthe oder ein Verwaltungsrath und der Director, oder ein Verwaltungsrath und ein anderer mit der Procura betrauter Gesellschaftsbeamter ihre Unterschrift beisetzen. Der Director, sowie der mit der Procura betraute Gesellschaftsbeamte haben hiebei ihrer Unterschrift einen die Procura andeutenden Zusatz beizufügen. Die entgegenstehenden Eintragungen wurden gelöscht. Weiters wurde eingetragen, dass Hermann Arnold in der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 28. Jänner 1895 zum Director der Gesellschaft ernannt wurde.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 13. Februar herausgegebene XXI. Stück enthält unter

Nr. 826: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 30. Jänner 1895, Z. 9442/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 827: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 5. Februar 1895, Z. 2224/IV, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Mitterburg-Pisino als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Februar dem Bootsmanne des Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest Johann Vidulich in Anerkennung seiner vieljährigen belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Bosna-Bahn.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Localtarife, Theil II, giltig vom 1. August 1891, auf Seite 10, bezw. im Nachtrage V zu diesem Tarif, giltig vom 1. Jänner 1895, auf Seite 3, ist bei den Bestimmungen bezüglich der Umladegebühr sub e, erste Zeile, hinter dem Worte Verladung an Stelle des Wortes „und“ das Wort „oder“ zu setzen.

Sarajewo, 8. Februar 1895. [92]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes vom 1. März 1888.

Mit 31. März 1895 gelangen die Tarifhefte Theil II, Heft 1, 2 und 3, dann Theil IV, giltig vom 1. März 1888, zur Aufhebung.

Wegen Einführung eines neuen Verbandstarifes wird rechtzeitig besondere Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 11. Februar 1895. [93]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grosshornvieh-Verkehr von Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau.

Einführung des Nachtrages I zum Specialtarife vom 1. März 1894.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag, von welchem Exemplare bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen kostenfrei bezogen werden können, enthält die Einbeziehung der Stationen Lukawetz a. S., Presekareny, Ropcze und Zadowa der Bukowinaer Localbahnen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 13. Februar 1895. [94]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grosshornvieh-Transporte von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Passau, Simbach und Salzburg.

Einführung eines Specialtarifes für diese Transporte.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 tritt ein Specialtarif für die frachtgutmässige Beförderung von Grosshornvieh von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), sowie der Bukowinaer Localbahnen nach Passau, Simbach, Salzburg, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen um den Preis von 80 Hellern per Stück erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1895. [95]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife und Anhange.

Am 1. März 1895 gelangt zum Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarife und zum Anhange hiezu vom 1. April 1894 je ein Nachtrag I zur Einführung. Diese Nachträge enthalten u. A. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 für Wolle und ermässigte Frachtsätze für Mais, bezw. Aenderungen von Coursdifferenzen.

Wien, am 13. Februar 1895. [96]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Theil II, Heft 3, des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1895 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Februar 1894 giltigen Theil II, Heft 3, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ermässigung von Frachtsätzen.
II. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Lebensmittel in Eilfracht.
III. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Federbetten u. s. w.
IV. Neuer Ausnahmetarif Nr. 32 für Schiefer.
V. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 36 für Chamotte- und Thonziegel u. s. w.
VI. Ermässigung des Ausnahmetarifes Nr. 38 für Graphit.
VII. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 49 für Düngemittel u. s. w.
VIII. Berichtigungen des Haupttarifes.
IX. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1895.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. Februar 1895. [97]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes und eines Anhanges hiezu.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 gelangt der Nachtrag V zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ergänzung des Titelblattes;
Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Tarife:
Abtheilung A. Aenderung der Tarif-Tabelle I,
" " " " II
Abtheilung B. Tarif-Tabelle I,
" " II;

Abtheilung C. Aenderung und Ergänzung der Tarif-Tabelle I,
Aenderung der Tarif-Tabelle II;
Abtheilung D. Aenderung der Frachtsätze,
Neue Frachtsätze;
Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife
Nr. 1 (Lebensmittel etc.),
„ 4 (Obst),
„ 7 (Bier in Fässern als Wagenladungsgut),
„ 8 (leere Bierfässer),
„ 9 (Wein),
„ 16 (Glas),
„ 26 (Werg),
„ 33 (Eisen und Stahl),
„ 35 (Thonerde),
„ 53 (Kartoffeln),
„ 54 (Salz),
„ 56 (Eisenröthe);
Ergänzung des Kilometerzeigers;
Aenderungen von Stationsnamen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April 1895.

Zu diesem Nachtrage gelangt unter Einem ein Coursunterschiedsbeträge enthaltender Anhang zur Ausgabe.

Die Coursunterschiedsbeträge werden vom 1. März 1895 bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen.

Exemplare des Nachtrages V und des Anhanges hiezu sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1895. [98]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Am 1. April 1895 treten in Wirksamkeit:

a) Ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern, gewöhnlichen, zwischen Amstetten, Kleinmünchen, Lambach, Linz, St. Pölten, St. Valentin, Waidhofen a. d. Ybbs, Wels, Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B., Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits.

Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Gleichzeitig wird ein Anhang zu diesem Tarife ausgegeben, welcher Coursdifferenzen enthält, die dermalen in doppeltem Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Hiedurch werden die sämmtlichen Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, mit Ausnahme derjenigen von und nach Bregenz (loco), Dornbirn, Hard-Fussach, Lautrach, Lustenau, Schaan-Vaduz und Schwarzach, sowie die Ausnahmetarife Nr. I und XXIV, enthalten im Tarife, Theil II, 1. Heft, des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888, ferner die Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, sowie der Ausnahmetarif Nr. 1, enthalten im Theile II, Tarif-Heft Nr. 1, des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. (bezw. 20.) August 1886 aufgehoben.

b) Ein VI. Nachtrag zum Tarife, Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888, welcher im Zusammenhange mit dem unter a) genannten Ausnahmetarife die Aufhebung der Frachtsätze für Eilgut und der Ausnahmetarife Nr. I und XXIV zum Ausdrucke bringt.

Ausserdem enthält dieser Nachtrag die Einbeziehung der Station Hallein in den Ausnahmetarif Nr. XV, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. XXV für die Beförderung von Parketten, dann die Ergänzung des Kilometerzeigers und die Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare des unter a) genannten Tarifes sammt Anhang werden zum Preise von 30 kr. und Exemplare des unter b) genannten Nachtrages zum Preise von 5 kr. ab 17. März 1895 bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen sein.

Wien, am 13. Februar 1895. [99]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. April 1895 tritt der VII. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. (bezw. 20.) August 1886 in Wirksamkeit, welcher die Aufhebung sämmtlicher Frachtsätze für Eilgüter und der Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I (Lebensmittel in Eilfracht) zum Ausdrucke bringt.

Exemplare dieses Nachtrages werden ab 17. März 1895 bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis zu beziehen sein.

Wien, am 13. Februar 1895. [100]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein.

Einführung des neuen Betriebsreglements.

Das Betriebsreglement vom 1. Jänner 1885 wird mit 1. März 1895 ausser Kraft gesetzt, und tritt mit diesem Tage das neue im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 2 vom 3. Jänner 1895 kundgemachte Betriebsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern in Wirksamkeit.

Wien, am 17. Februar 1895. [101]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Aufhebung des gegenwärtigen und Auflage eines neuen Tarifes.

Der Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893 tritt mit 31. März 1895 ausser Kraft. An Stelle dieses Tarifes

tritt mit 1. April 1895 eine Neuauflage desselben in Wirksamkeit, worüber noch specielle Kundmachung erlassen werden wird.

Wien, am 15. Februar 1895. [102]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Ausscheidung der Stationen Jägerndorf und Ziegenhals.

Die im Tarifhefte 1 enthaltenen Frachtsätze für die Grenzstationen Jägerndorf M.S.C.B. und P.St.B., sowie Ziegenhals k.k.Oe.St.B. und P.St.B. gelangen am 1. April 1895 zur Aufhebung.

Wien, am 15. Februar 1895. [103]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In der deutschen Ausgabe des vom 1. Jänner 1895 giltigen Tarifes Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ist auf Seite 80 der Frachtsatz für die Relation Csikéria—Zauchtl von 28 auf **289** Heller abzuändern.

Wien, am 16. Februar 1895. [104]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891. (Neue Frachtsätze für Bregenz.) Am 1. Februar 1895 traten die directen Frachtsätze für die Station Bregenz im Verkehre mit den Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und der Oberhessischen Bahnen im Mitteldeutschen Verbande ausser Kraft und haben vom gleichen Zeitpunkte ab im Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischen Güterverkehre Anwendung zu finden.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 10 und Nr. 11.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1895 ab sind die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 10 (für rohe Kalisalze u. s. w.) und Nr. 11 (für Kalk u. s. w.) unter Wegfall der bisherigen Beschränkung im gesammten Umfange des vorbezeichneten Gütertarifes, einschliesslich des Verkehres mit den auf badischem Gebiete gelegenen Stationen Eberbach, Gaimühle, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof, zur Anwendung gekommen.

Eisenbahn-Directionsbezirk Altona. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Am 1. April werden auf Anordnung der Aufsichtsbehörde die im Binnengütertarif vom 1. Mai 1893, bezw. in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 für frisches Obst in sämmtlichen Verkehrsbeziehungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 20b für Eisen und Stahl der Specialtarife I und II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern, sowie des Ausnahmetarifes 20c für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen für den Verkehr von den Stationen Bergedorf, Boizenburg, Elmshorn, Flensburg A., Hadersleben, Neumünster, Neustadt a. D., Pinneberg und Rendsburg ohne Ersatz aufgehoben. Vom gleichen Zeitpunkte ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 auch im Verkehre der Stationen der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn nur noch für Steinkohlen, nicht aber auch für Braunkohlen Anwendung.

Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt. (Betriebseröffnung der Bahnstrecke Eilenburg—Düben.) Am 20. Februar wird die 17·69 km lange Theilstrecke Eilenburg—Düben der im Bau begriffenen Nebenbahn Eilenburg—Pretzsch dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die an der neuen Strecke gelegenen Stationen, die Haltestellen Mensdorf und Laussig bei Düben und der Bahnhof Düben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Düben ausserdem die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen, sowie für den Privatdepeschenverkehr sind die Stationen der neuen Bahnstrecke nicht eingerichtet. Die neue Strecke benützt von Eilenburg das Geleise der bestehenden Bahnlinie Eilenburg—Falkenberg bis zu der an der alten Bahnstrecke neu errichteten Güterhaltestelle Kültzschau und zweigt von da nach Düben ab. Die Abzweigstation Kültzschau ist für den öffentlichen Güterverkehr in Aussicht genommen, die Eröffnung derselben findet jedoch vorerst nicht statt. Die neue Bahn wird dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Halle a. S. unterstellt und der dortigen Bauinspection zugetheilt.

Für diese Bahn haben Giltigkeit:

die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,

die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Tarife für den Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Einbeziehung der Station Hagenow [Stadt]). Mit Wirksamkeit vom 1. Februar ist die Station Hagenow (Stadt) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona in den Hannover-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen worden. Der Frachtberechnung sind die in dem Gütertarifheft 2 für die Station Hagenow, jetzt Hagenow-Heide, verzeichneten Entfernungen zuzüglich 4 km zu Grunde zu legen. Die Verkehrsleitung ist dieselbe wie für die letztere Station.

Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarife für Kalisalze.) Im Hessisch-Bayerischen Güterverkehr kommen nunmehr die Ausnahmetarife für Kalisalz und Düngekalk im gesammten Umfange unbeschränkt zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der Hessischen Ludwigs-Bahn.

Sächsisch-Bayerischer Personenverkehr; Tarif vom 1. September 1889. (Neue Fahrpreise für Kufstein.) Ab 1. Februar 1895 kamen nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

Kilometer	Von Kufstein nach	über	Einfache Fahrt für alle Züge I.	Einfache Fahrt für alle Züge II.	Militär-Fahrkarten	Gepäcksfracht für 10 Kilogramm a) für das Gesammt-Uebergewicht	Gepäcksfracht für 10 Kilogramm b) für das Gesammt-Uebergewicht
643	Dresden-Altstadt	München—Regensburg—Hof—Freiberg	58·40	41·90	9·60	1·46	1·21
585	Leipzig (Bayer. Bhf.)	München—Regensburg—Hof—Gössnitz	53·20	38·10	8·80	1·46	0·90

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
358	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel	Stationen der Strecken: Graz–Pragerhof–Steinbrück–Rann; Steinbrück–Laibach; Marburg–Villach und Pragerhof–Polstrau	Boglár	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Localbahn Kaposvár–Fonyód bestimmt und an die Bauleitung dieser Localbahn adressirt sein Für Stückgüter Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	a) 0·52 b pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km plus 8 b pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer; b) 0·40 b pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 36 h pro 100 kg incl. Mgb. und Transportsteuer mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge in beiden Fällen mindestens die nebig für Wagenladungsgüter fixirten Frachtsätze für jeden verwendeten Wagen eingehoben werden a) 0·26 b pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km excl. Mgb. plus 4 b pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer; b) 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km excl. Mgb. plus 4 b pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 18 Kronen pro Wagen à 10 t Ladegewicht incl. Expeditionsgebühr und Transportsteuer	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
359	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte			Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen. Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, bezw. Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg und der Seeconnossements oder der Frachtbrief-Duplicate für den Weitertransport nach oberhalb Hamburg gelegenem Gebiete. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungar. Stationen kommen noch die im „Anhang" zum Tarif im Kartirungs-Ausnahmetarif Nr. 1 enthaltenen Coursbeträge in Abzug
				Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				147	96*)	51			
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B. / Wien-Donau-uferbahnhof K.F.N.B.					148	93*)	55			
				Korneuburg					140	85*)	55			
				Ebenfurth-Mühle					186	135*)	51			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41			
				Budapest					225	176	49			
				Csaba					312	265	47			
				Czegled					258	209	49			
				Debreczen					317	274	43			
				Györ					202	153	49			
				Nagy-Kikinda					321	279	42			
				Nagyvárad					321	279	42			
				Nyitra					226	188	38			
				Pozsony					175	134 *) **)	41			
				Pozsony-fiókpályaud.					180	139	41			
				Pozsony-tárház					180	139	41			
				Szeged					309	260	49			
				Szeged-Rókus					309	260	49			
				Szolnok					271	222	49			
				Temesvár-Gyárvaros					331	288	43			
				Temesvár-Józsefváros					331	288	43			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze für Laube für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im übrigen um 36 Pfennige für 100 kg.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
360	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte			Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen. Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1895	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, bezw. Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893	Pfge.	Pfge.	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung nach Magdeburg und Stationen über Magdeburg hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. **) Von den Frachtsätzen für die ungarischen Stationen kommen noch die im „Anhang" zum Tarif im Ausnahmetarife Nr. 1 (Kartirungswege) enthaltenen Coursbeträge in Abzug
				Wien K.F.J.B., K.F.N.B., St.E.G., Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				147	133*)	14			
				Wien-Quaibhf. k.k.St.B. / Wien-Donau-uferbahnhof K.F.N.B.					148	130*)	18			
				Korneuburg					140	122*)	18			
				Ebenfurth-Mühle					186	172*)	14			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	318	4			
				Budapest					225	213	12			
				Csaba					312	302	10			
				Czegléd					258	246	12			
				Debreczen					317	311	6			
				Györ					202	190	12			
				Nagy-Kikinda					321	316	5			
				Nagyvárad					321	316	5			
				Nyitra					226	225	1			
				Pozsony					175	171 *) **)	4			
				Pozsony-fiókpályaud.					180	176	4			
				Pozsony-tárház					180	176	4			
				Szeged					309	297	12			
				Szeged-Rokus					309	297	12			
				Szolnok					271	259	12			
				Temesvár-Gyárvaros					331	325	6			
				Temesvár-Józsefváros					331	325	6			

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze für Laube für Kleie um 29 Pfennige für 100 kg, im übrigen um 36 Pfennige für 100 kg.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
361	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Aetznatron	Hruschau	Pürbach-Schrems	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 122		Im Kartirungswege		
					Gratzen					128				
					Erdweis					128				
					Suchenthal					131				
					Chlumetz-Pilař					131				
					Gmünd					125				
				Petrowitz	Pürbach-Schrems					128·5				
					Gratzen					134·5				
					Erdweis					134·5				
					Suchenthal					137·5				
					Chlumetz-Pilař					137·5				
					Gmünd					131·5				
				Szczakowa	Pürbach-Schrems					141				
					Gratzen					147				
					Erdweis					147				
					Suchenthal					150				
					Chlumetz-Pilař					150				
					Gmünd					144				
			Soda der Position 8—48 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Hruschau	Pürbach-Schrems	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 „ pro Frachtbrief und Wagen				a) 122 b) 92·5				
					Gratzen					128 96·5				
					Erdweis					128 96·5				
					Suchenthal					131 98·5				
					Chlumetz-Pilař					131 98·5				
					Gmünd					125 94·5				
				Petrowitz	Pürbach-Schrems					128·5 97·5				
					Gratzen					134·5 101·5				
					Erdweis					134·5 101·5				
					Suchenthal					137·5 103·5				
					Chlumetz-Pilař					137·5 103·5				
					Gmünd					131·5 99·5				
				Szczakowa	Pürbach-Schrems					141 102				
					Gratzen					147 106				
					Erdweis					147 106				
					Suchenthal					150 108				
					Chlumetz-Pilař					150 108				
					Gmünd					144 104				
362	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier der Classe II	Bielitz	Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1895	Verschieden	0·41 kr. pro 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
363	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswięcim transito (für Sendungen nach Tarnowitz)	Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. März 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	16·3 kr.	2·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau loco	Oswięcim transito (für Sendungen nach Friedrichshütte)				kr. 18·3	kr. 15·3	kr. 3·0			
					Oswięcim transito (für Sendungen nach Tarnowitz)				18·3	14·6	3·7			
					Oswięcim transito (für Sendungen nach Morgenroth)				18·3	15·9	2·4			
					Oswięcim transito (für Sendungen nach Königshütte)				18·3	16·5	1·8			
					Oswięcim transito (für Sendungen nach Schwientochlowitz)				18·3	17·1	1·2			
				Hruschau	Oswięcim transito (für Sendungen nach Tarnowitz)				18·1	14·4	3·7			
					Oswięcim transito (für Sendungen nach Schwientochlowitz)				18·1	16·9	1·2			
364	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Tlumacz	Troppau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	85·6 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
365	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl, in Säcken verpackt, als Frachtgut	Rücksichtlich der Localbahnstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Zur Completirung des Quantums ad b) können sowohl die nebengenannten Artikel unter sich, als auch mit Rohtabak und den dem letzteren in der Tarifirung gleichgestellten Artikeln zusammengeladen werden	Vom 1. März 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif		Ad a) die Frachtsätze der Classe II Ad b) die Frachtsätze der Classe A		Im Kartirungswege		Die Frachtbegünstigungen finden nur auf ärarische Sendungen, d. i. auf solche Sendungen Anwendung, deren Beförderung auf Kosten des Tabak-Aerares stattfindet und für welche die bezüglichen Frachtdocumente als creditirte Gebühren, bezw. als Baargeld in Abfuhr gebracht werden. — Sendungen, bei welchen sich das Tabak-Aerar der Vermittlung von Zwischen-Spediteuren bedient, bezw. bei welchen die Transportgebühren von Privaten berichtigt werden, sind von der Begünstigung ausgeschlossen
366	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Pos. G-13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wien Lagerhaus Wien Praterquai	Langenlois-Haindorf Schönberg a. K.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	23 kr.	21 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
					Rosenburg				28 kr.	26 kr.	2 kr.			
367	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H-19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Garsten	Mauthausen	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist parteiseits zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 1. Jänner 1895, Erster Anhang, Abschnitt A, Post 78	10 kr.	8 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Der nebenstehende ermässigte Frachtsatz gilt auch für gleichartige Holzsendungen von bis und über 19 Meter Länge unter Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen
368	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Borke (Rinde) roh, unverpackt, aus der Pos. I sub B, III, g. β des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Auf sämmtlichen Linien der Bukowinaer Localbahnen, sowie auf der Strecke Zuczka—Nowosielitza		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Frachtsätze der Wagenladungsclasse C	Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes II aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Local-Gütertarifes, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, VI	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
369	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle, mineralische	Nürschan	Liebenau Semil Swarow Tannwald	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Kreuzer 67·0 76·7 74·2 75·4	Verschieden	Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. inbegriffen
370	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Weinfässer, leere, gebrauchte	Gottschee Grosslack Grosslaschitz Grosslnpp Gutenfeld Hönigstein Ortenegg Reifnitz Rodokendorf Rudolfswerth St. Marein-Sap Sittich Skofelca Strascha Treffen Weixelburg Zobelsberg Domschale Jarše-Mannsburg Stein Tersain	a) Triest-Freihafen Triest-Südbahn b) Triest-St. Andrea	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in **jedem Gewichte** unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen als Retoursendung, insoferne durch die bei der Aufgabe vorzuweisenden Frachtbriefe dargethan wird, dass die betreffenden leeren Fässer früher zum Transporte von Wein gedient haben und die Rückbeförderung **innerhalb 6 Monaten** nach Eintreffen derselben im gefüllten Zustande in der Bestimmungsstation unter Einhaltung der gleichen Route ab dieser Station nach der ursprünglichen Versandtstation und von dem ursprünglichen Empfänger an den ursprünglichen Absender erfolgt	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Kreuzer a) b) 60 66 51 57 48 54 39 45 46 52 56 62 52 58 55 61 48 54 60 66 37 43 45 51 35 41 64 70 53 59 43 49 43 49 33 39 35 41 38 44 32 38	Verschieden	Im Kartirungswege		
371	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z. 8, 9 und 11 des Tarif-Theiles I für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr vom 1. Juli 1893	I. Adlerkostoletz und Dondleb II. Nenhldschow	Bludenz Bregenz Bnchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lautrach Lnstenau Nendeln Nenzing Rankweil St. Margarethen Schaan-Vaduz Schwarzach Strassenhaus Lindan B.St.B. n. k.k.Oe.St.B.	Bei Erfüllung der an die Anwendung der Ausnahmetarife Nr. 45b und c geknüpften Bedingungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Directer Tarif für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 45b und c, enthalten im Nachtrage I zu Theil II, Heft 2, vom 1. September, bezw. 15. October 1894	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Ausnahmetarif Nr. 45b: I. II. — 45c: I. Kreuzer ö. W. 232 223 162 219 210 162 219 210 136 219 210 162 219 210 162 225 216 162 219 210 162 222 213 167 219 210 162 219 210 162 222 213 167 219 210 162 228 219 162 219 210 162 222 213 138 219 210 162 219 210 162 228 219 162 219 210 140		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
372	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken des Ausnahmetarifes 6 b des Norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und der Bukowina, Heft 1	Nadwórna, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	einer der im Tarif Theil II, Heft 1 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892, in der Schnitt-Tafel I b enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Vom 1. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 1	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
373	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Chamotte und Chamottesteine der Pos. C—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Ober Bris	Segen-Gottes	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	67·3		Im Kartirungswege		
374	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz und Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz—Časlau—Močowitz	Kalk, gebrannt	Zawratetz-Třemošnitz	Rosochatetz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 20·2	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Heraletz-Pollerskirchen					29·2				
					Humpoletz					34·2				

Schnitt-Tafel I a (zu Nr. 372)

Kilometer	Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif 6 b (Schlacken) für 100 kg in Pfennig
589	Nadwórna	101
	Coursdifferenz	2

375 — K.k.St.B. — Betheiligten Verwaltungen

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 7 ex 1895, unter forlauf. Nr. 163, publicirten Frachtsätze von Thalheim und St. Lorenzen nach Raudnic von 77, bezw. 76 Kreuzern sind abzuändern, und zwar:

von	nach	Kreuzer
Thalheim	Raudnic	75·9
St. Lorenzen	„	73·9

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 21. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 15. Februar 1895*), betreffend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.

Die zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz, wie auch Belgien und Luxemburg zur Zeit in Geltung stehende Vereinbarung erleichternder Vorschriften rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, R.-G.-Bl. Nr. 25 und 81 ex 1894, welche bisher auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland andererseits sich nicht bezogen hat, findet nunmehr mit den nachstehenden Zusätzen**) auch auf diesen Verkehr Anwendung. . . . .

Die vorstehende Vereinbarung tritt am 1. April 1895 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Vereinbarung vom Jahre 1892, R.-G.-Bl. Nr. 226, nebst den beiden Nachträgen vom Jahre 1893, R.-G.-Bl. Nr. 43 und 137, ausser Wirksamkeit.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Ungar.-Ostra nach Niwnitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Rudolf Ritter Stummer von Traunfels, k. k. Baurath und behördl. autor. Civilingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von Ungar.-Ostra über Lhota-Ostra, Hluk und Dolniemtsch nach Niwnitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Februar 1895. Z. 4518.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station St. Georgen a/d. Gusen der k. k. Staatsbahnen nach Klein-Pöchlarn mit einer Abzweigung nach Maria-Taferl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Heinrich Emil Grafen Wimpffen in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station St. Georgen a/d. Gusen der k. k. Staatsbahnen über Mauthausen, Grein und Persenbeug nach Klein-Pöchlarn mit einer von einem geeigneten Punkte der Projectslinie zwischen Marbach und Krumnussbaum abzweigenden Zahnradbahn nach Maria-Taferl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Februar 1895. Z. 61.036 ex 1894.

*) Enthalten in dem am 15. Februar 1895 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 24.
**) Die bezogenen umfangreichen Zusätze gelangten in dem am 15. Februar 1895 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 24 zur Kundmachung.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 22. Jänner 1895, Z. 4337, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 22. Jänner 1895.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
2835	Kessegić Vincenz	1	.	.	.	.	*a*
5162	Schwinger Franz	1	.	.	.	.	1
5608	Rothmann Josef	.	.	.	1	.	*b*
5619	Sklenář Johann	.	.	.	1	.	*c*
5794	Slonek Anton	1	.	.	.	.	*d*
6245	Klehr Anton	1	.	.	.	.	1
6362	Repunteun Nikolaus	1	.	.	.	.	1
6497	Rudavsky Paul	.	1	.	.	.	1
6848	Hadrava Josef	1	.	.	.	.	1
7356	Larisch Franz	1	.	.	.	.	1
7381	Wlczek Julius	1	.	.	.	.	1
8337	Pirny Emanuel	1	.	.	.	.	1
8447	Suk Johann	.	.	.	.	.	*e*
8692	Rozhon Johann	1	.	.	.	.	1
8719	Šafář Wenzel	1	.	.	.	.	1
8943	Gančar Josef	1	.	.	.	.	1
9001	Jorda Carl	1	.	.	.	.	1
9063	Papp Josef Emil	1	.	.	.	.	1
9265	Bais Johann	1	.	.	.	.	1
9809	Gabert Carl	1	.	.	.	.	1
10820	Sommerfeld Samuel	1	.	.	.	.	1
10962	Šypěna Josef	1	.	.	.	.	1
10984	Pokorny Josef	1	.	.	.	.	1
10987	Mrazek Adolf	1	.	.	.	.	1
11032	Kostecki Stefan	1	.	.	.	.	1
11073	Roshon Josef	1	.	.	.	.	1
11142	Linda Wenzel	1	.	.	.	.	1
11148	Hirs Carl	1	.	.	.	.	1
11185	Pöppl Eduard	1	.	.	.	.	1
11186	Kraupp Wilhelm	1	.	.	.	.	1
11194	Kramarić Stefan	1	.	.	.	.	1
11254	Krause Anton	1	.	.	.	.	1
11307	Fürich Josef	1	.	.	.	.	1
11419	Egermaier Josef	1	.	.	.	.	1
11448	Karabeč Anton	1	.	.	.	.	1
11474	Modelhart Wilhelm	1	.	.	.	.	1
11599	Saxl Maximilian	1	.	.	.	.	1
11662	Schöbel Carl	1	.	.	.	.	1
11696	Motzelt Franz	1	.	.	.	.	1
11717	Deimel Carl	1	.	.	.	.	1
11737	Kowalski Ladislaus	1	.	.	.	.	1
11748	Demant Josef Mechal	1	.	.	.	.	1
11769	Strugariu Ivan	1	.	.	.	.	1
12056	Stormke Telesfor	1	.	.	.	.	1
12066	Preinl Franz	1	.	.	.	.	1
12200	Pawlowsky Josef	1	.	.	.	.	1
12231	Fichna Eduard	1	.	.	.	.	1
12235	Kupferschmid Franz	1	.	.	.	.	1
12315	Tamaš Reinhold	1	.	.	.	.	1
12352	Žižka Josef	1	.	.	.	.	1
12357	Klupaty Richard	1	.	.	.	.	1
12393	Stingl Alois	1	.	.	.	.	1
12404	Köberl Franz	1	.	.	.	.	1
12445	Lung Alois	1	.	.	.	.	1
12450	Landau Chaim Salomon	1	.	.	.	.	1
12489	Styl Anton	1	.	.	.	.	1
12500	Kranich Johann	1	.	.	.	.	1
12537	Schmejkal Carl	1	.	.	.	.	1
12575	Gattinger Alois	1	.	.	.	.	1
12591	Felzmann Ludwig	1	.	.	.	.	1
12737	Bastiř Mathias	1	.	.	.	.	1
12743	Pantzky Carl	1	.	.	.	.	1
12758	Sekyrka Carl	1	.	.	.	.	1
12776	Roth Johann	1	.	.	.	.	1
12800	Lipper Juda	1	.	.	.	.	1
12807	Potměsil Albert	1	.	.	.	.	1
12820	Pásztory Franz	1	.	.	.	.	1
12868	Mader Remigius	1	.	.	.	.	1
12870	Steidl Georg	1	.	.	.	.	1
12881	Nesnidal Wenzel	1	.	.	.	.	1
12917	Kasik Johann	1	.	.	.	.	1
12948	Hawlat Josef	1	.	.	.	.	1
12969	Lengauer Franz	1	.	.	.	.	1
12977	Romański Franz	1	.	.	.	.	1
12981	Sedláček Josef	1	.	.	.	.	1
13063	Link Josef	1	.	.	.	.	1
13085	Umdasch Michael	1	.	.	.	.	1
13088	Dressler Rudolf	1	.	.	.	.	1
13106	Polegeg Victor	1	.	.	.	.	1
13120	Elsleger Rudolf	1	.	.	.	.	1
13125	Fotos Valentin	1	.	.	.	.	1
13133	Rosenrauch Wigdor	1	.	.	.	.	1
13138	Sitta Josef	1	.	.	.	.	1
13143	Benisch Franz	1	.	.	.	.	1
13144	Šafránek Stefan	1	.	.	.	.	1
13176	Liška Franz	1	.	.	.	.	1
13195	Jahne Wenzel	1	.	.	.	.	1
13205	Pimmer Johann	1	.	.	.	.	1
13233	Stojan Anton	1	.	.	.	.	1
13235	Košner Wenzel	1	.	.	.	.	1
13240	Walter Franz	1	.	.	.	.	1
13242	Kolář Carl	1	.	.	.	.	1
13259	Switalski Johann	1	.	.	.	.	1
13261	Keberle Franz	1	.	.	.	.	1
13277	Schönberger Andreas	.	.	.	1	.	1
13284	Schmidt Franz	1	.	.	.	.	1
13287	Olbert Eduard	1	.	.	.	.	1
13289	Janiček Franz	1	.	.	.	.	1
13302	Pichner Josef	1	.	.	.	.	1
13303	Adamiak Johann	1	.	.	.	.	1
13321	Savić Georg	1	.	.	.	.	1
13340	Nowak Zacharias	1	.	.	.	.	1
13361	Metelak Anton	1	.	.	.	.	1
13373	Steiner Stefan	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurtheilung	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
13398	Mitschanek Victor	1					1
13418	Kriwanek Franz	1					1
13428	Müller Anton	1					1
13429	Strach Eduard	1					1
13447	Leuprecht Josef	1					1
13459	Jakwerth Johann	1					1
13498	Sirowy Heinrich	1					1
13514	Dobergjalić Emil	1					1
13516	Hummel Anton	1					1
13517	Rothröckel Franz	1					1
13574	Kleiner Ignaz	1					1
13581	Hlavaček Emanuel	1					1
13603	Radosta Albert Ladislaus	1					1
13607	Zach Aegidius	1					1
13613	Barbir Jakob	1					1
13619	Lilienberg Richard	1					1
13640	Mužik Lorenz	1					1
13670	Sešek Josip	1					1
13687	Fressl Johann	1					1
13693	Worel Anton	1					1
13697	Szajdek Kasimir	1					1
13710	Novaček Heinrich	1					1
13721	Rosenzweig Jakob	1					1
13727	Hauser Franz	1					1
13749	Kujawa Paul				1		1
13754	Sever Paul	1					1
13765	Alexander Josef	1					1
13812	Kuryło Fedko	1					1
13818	Orzeł Wladislaus	1					1
13827	Renner Alois	1					1
13847	Kliment Carl	1					1
13854	Hermann Leopold	1					1
13858	Viertl August	1					1
13878	Hoffmann Peter	1					1
13900	Stamm Josef	1					1
13930	Bohač Josef	1					1
13961	Gruss Carl	1					1
13962	Schnabl Julius	1					1
13999	Mychaliczko Johann	1					1
14099	Blaschitz Johann	1					1
14101	Mudra Wenzel	1					1
14129	Konopik Johann	1					1

a Kessegić ist gegenwärtig Hauptmann-Rechnungsführer; dessen Certificat ist in Verlust gerathen.
b Rothmann ist am 5. Juni 1887 in Sarajewo gestorben; dessen Certificat ist uneruirbar.
c Sklenař ist am 11. Februar 1884 in Prag gestorben; dessen Certificat ist uneruirbar.
d Slonek ist als Schuldiener der Technischen Hochschule am 28. August 1892 gestorben; dessen Certificat ist nicht auffindbar.
e Suk war mit einem Dienercertificate betheilt und erhielt 1894 vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung, bei welchem derselbe in Evidenz steht, ein Beamtencertificat.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. Februar 1895, womit für den Monat März 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $23^{1}/_{2}$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 11. Februar 1895, betreffend die Einrechnung einer Zuschlagsfrist auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Transitverkehr aus Russland.

Das k. k. Handelsministerium hat mit Erlass vom 11. Februar 1895, Z. 6467, die Einrechnung einer Zuschlagsfrist von 48 Stunden zu den reglementarischen Lieferfristen für den Uebergang der in den Stationen Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza von Russland nach Oesterreich mit directen (internationalen) Frachtbriefen eintretenden Frachtgüter (ausschliesslich Eilgüter und lebender Thiere) genehmigt.

Wien, am 11. Februar 1895. Z. 6467.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. Februar 1895, Z. 13.951/I ex 1894, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Eisenbahnen, betreffend die Auflassung der Ausweise über die Verwendung von Stahl- und Eisenschienen.

Unter Bezugnahme auf den h. a. Erlass Nr. 844/I ddo. 18. Jänner 1884, Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 11 ex 1884, mit welchem die periodische Vorlage eines Ausweises über die Verwendung von Stahl- und Eisenschienen in der currenten Bahn und in den Nebengeleisen mit Ende März jeden Jahres verfügt wurde, wird mit Rücksicht auf den nur mehr sehr geringen Percentsatz der in der currenten Bahn noch liegenden Eisenschienen von der weiteren Vorlage dieses Ausweises abgesehen.

Wien, am 13. Februar 1895. Lilienau m. p.

Eröffnung des Betriebes auf der Localbahnstrecke Wr. Neudorf—Guntramsdorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Am 27. Jänner 1895 ist die Strecke Wr. Neudorf — Guntramsdorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Hiebei gelangten die Haltestellen Wr. Neudorf Mitte, Mödling Laxenburger Bahn, Ziegelfabrik, Herzfelder, Ziegelwerk Biziste und Guntramsdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr, die Station Guntramsdorf dagegen für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Gleichzeitig wurde an dem genannten Tage die neu errichtete Personenhaltestelle Matzleinsdorf-Frachtenbahnhof der Strecke Wien—Wr. Neudorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet und die bestandenen Haltestellen Johannesgasse und Neudorf aufgelassen. Der Betrieb auf der neuen Strecke wird gemeinsam mit jenem der alten Strecke Wien—Wr. Neudorf von der Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien geführt.

Wien, am 15. Februar 1895. Z. 8666.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Verlegung und Vergrösserung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlegung und Vergrösserung der Haltestelle Leifers angeordnet. [G.-I.-Z. 2934.]

— (Linie St. Peter—Fiume: Theilweise Reconstruction zweier Eisenbahnbrücken.) Das Project für die Reconstruction der Fahrbahn der Recca-Brücke in km 17·387, sowie für die Verstärkung des Windverbandes bei der Blechbrücke in km 16·673 wurde genehmigt. [19. Jänner, Z. 3723.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Bauliche Herstellung in Simmering.) In der Hauptwerkstätte in Simmering wurde eine Arbeitsgrube für die Wagenmontirung hergestellt. [28. Jänner, Z. 973.]

— (Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Herstellung eines Schleppgeleises.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die 680 m lange Schleppbahnverbindung zwischen der Station Müglitz und der in der Nähe dieser Station gelegenen Zuckerfabrik der Firma Wilhelm Brass & Söhne genehmigt. [1. Februar, Z. 2079.]

Projectirte Localbahn Brückl-Völkermarkt. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. December 1894 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Brückl der Linie Launsdorf—Hüttenberg der Oesterr. Staatsbahnen nach Völkermarkt die Trassenführung derselben im Allgemeinen genehmigt. [9. Februar, H.-M.-Z. 2805.]

Ybbsthalbahn. (Variante km 1·6 bis 2·1.) Das Project für die Variante der verlegten Station Waidhofen a. d. Ybbs wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [H.-M.-Z. 638.]

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Aufstellung eines Röhrenkessels in der Locomotivremise in Winterberg: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat für das Project, betreffend die Aufstellung eines Röhrenkessels im Zubaue der Locomotivremise zum Betriebe des Pulsometers in der Station Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg den Bauconsens ertheilt. [14. Februar, H.-M.-Z. 8788.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Annahme internationaler Frachtbriefe mit deutsch-französischem Vordrucke im Verkehre mit Deutschland.) Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat über die von einer Partei an sie gestellte Anfrage, ob in einer österreichischen Bahnstation die Annahme internationaler Frachtbriefe mit deutsch-französischem Vordrucke im Verkehre mit Deutschland verweigert werden könne, Folgendes bemerkt:

„Nach § 2, Al. 2, der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr soll der Frachtbrief, und zwar sowohl der Vordruck, als auch die geschriebene Ausfüllung, entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Allein es ist im Uebereinkommen nicht verboten, im Vordrucke den deutschen und französischen Text neben einander zu stellen.

Hienach unterliegt es keinem Anstande, im Verkehre mit Deutschland Frachtbriefe mit deutsch-französischem Vordrucke zu verwenden.“ [G.-I.-E. vom 22. April 1893, Z. 8291/III.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Abnormale Rangirung der von Wien nach Ungarn und vice versa verkehrenden Personenzüge.) Bei den von Wien via Marchegg und via Bruck a/L. nach Ungarn und vice versa verkehrenden Personenzügen ergaben sich in der Beheizung insoferne grosse Schwierigkeiten, als diese Züge sehr lang sind und mit der vorhandenen Dampfheizung die letzten Wagen nicht entsprechend erwärmt werden, trotzdem in Wien eine Vorheizung dieser Züge stattfindet. Die k. k. General-Inspection hat daher zur Vermeidung diesfälliger Beschwerden des reisenden Publicums gestattet, bei diesen Personenzügen auf den österr. Theilstrecken, abweichend von den im Punkte 64 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe enthaltenen Bestimmungen, während der Heizperiode die Personenwagen unmittelbar hinter den Hüttelwagen zu stellen und die Post- und Postbeiwagen, sowie die Eilgutwagen am Schlusse des Zuges einzureihen. Diese Gestattung wurde jedoch von der Bedingung abhängig gemacht, dass die Zahl der für die Post- und Eilgutbeförderung dienenden Wagen, welche den Personenwagen nachfolgen, nicht mehr als sechs betragen darf. [4. Februar, G.-I.-Z. 1959.]

Localbahn Wotic-Selčan. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 1. October 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Wotic-Selčan wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge von dem in km 0·205 situirten Abzweigungswechsel in der Station Wotic bis zum Geleiseabschlusse des Auszugsgeleises der Endstation Selčan 16·620 km. Die Betriebslänge von Mitte des Aufnahmsgebäudes Wotic (km 0) bis Mitte des Aufnahmsgebäudes Selčan (km 16·615) beträgt km 16·615 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Höhen-Côte der Nivellette gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Nivellette-Côte in Meter
Wotic	Station	0·000	460·000
Janovic	Haltestelle	4·202	456·610
Střetkovic	Station	9·654	461·000
Amschelberg . . .	„	12·778	400·660
Selčan	„	16·615	341·980

[G.-I.-Z. 23.721 ex 1894.]

Brünner Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 22. Jänner hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Brünner Localbahn bestimmten Tenderlocomotive,

welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3143, dem Namen „Marietta" und der Inventarsnummer 1 versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 11. Jänner 1894, Z. 1453, genehmigt. [13. Jänner, H.-M.-Z. 8246.]

Prager Eisenindustrie-Gesellschaft. (Anschaffung einer Tenderlocomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Eisenwerks-Direction Kladno der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenpläne einer schmalspurigen Tenderlocomotive, welche mit Benützung bereits vorhandener Reservebestandtheile gebaut werden soll, genehmigt. [Z. 2694.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Localbahn Wien—Wr.-Neudorf:

15. Februar. Wegen andauernd heftigen Schneewehens wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Wien—Guntramsdorf eingestellt.

16. Februar. Der Gesammtverkehr wurde auf der Strecke Wien—Guntramsdorf mit Zug 20 und 29 wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.:

14. Februar. In Folge von Schneeverwehung wurde der Zugsverkehr in der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf mit Zug 26a eingestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

18. Februar. Gesammtverkehr auf den Strecken Stanislau—Woronienka und Czernowitz—Suczawa wieder aufgenommen.

19. Februar: Gesammtverkehr auf den Localbahnen Kolomea-Słoboda rungurska—Grube, Kolomea-Nadworna' Vorstadt—Szeparowce-Kniaźdwór und Czernowitz-Nowosielitza wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

18. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Frachtenverkehr in der Strecke Jaroslau—Rawa ruska bis auf Weiteres eingestellt.

18. Februar. Auf der Strecke Zloczów—Podwołoczyska wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

19. Februar: In der Strecke Rawa ruska—Sokal wurde der Personenverkehr und in der Strecke Rawa ruska—Jaroslau und Krasne—Radziwiłow der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

18. Februar. Der am 17. Februar wegen Schneeverwehung eingestellte Gesammtverkehr in der Strecke Bodenbach—Teplitz wurde mit Zug 1013 wieder aufgenommen.

18. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Wotic-Selčan mit Zug 3553 wieder aufgenommen.

(K. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

18. Februar. Gesammtverkehr auf der Linie Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 wieder eröffnet.

18. Februar. Gesammtverkehr auf der Strecke Erbersdorf—Würbenthal mit Zug 956 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

18. Februar. In der Localbahnstrecke Odrau—Wigstadtl wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3331 wieder aufgenommen.

19. Februar. Auf den Localbahnen Weisskirchen-Krasna und Wallach.-Meseritsch—Wsetin Gesammtverkehr mit den Zügen 2615 und 2626 wieder aufgenommen.

19. Februar. In der Strecke Mähr.-Ostrau—Oswięcim wurde der Güterverkehr, ferner auf der Localbahn Stauding-Wagstadt mit Zug 3232 und auf der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein mit Zug 2820 der Gesammtverkehr und endlich auf der Localbahn Troppau-Bennisch mit Zug 3534 der Personenverkehr wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

19. Februar. In der Strecke Smidar—Hochwessely wurde der Gesammtverkehr mit Zug 602 wieder aufgenommen.

19. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Königgrätz—Wostroměř—Jičin—Nimburg—Křinic—Königstadtl wieder aufgenommen. Die ersten Züge waren Zug 2, 206 und 304.

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha:

20. Februar. Mit Zug 7101 Verkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

18. Februar. In den Strecken Brünn—Böhm.-Trübau und Böhm.-Trübau—Olmütz wurde der Güterverkehr, in der Strecke Brünn—Wessely a. M. der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

18. Februar. Auf der Linie Grussbach-Schönau—Znaim wurde der Verkehr mit Zug 534 wieder aufgenommen.

Auf der Localbahnlinie Kl.-Schwechat—Mannersdorf gelangten die Züge 1314, 1313, 1302 und 1301 zur Einleitung, und dürfte am 19. Februar der fahrplanmässige Verkehr mit Zug 1312 wieder aufgenommen werden.

18. Februar. In der Strecke Segengottes—Okřiško wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 1503 und 1508 wieder aufgenommen.

18. Februar. Gesammtverkehr auf der Strecke Studenetz—Gross-Meseritsch mit Zug 1611 wieder eröffnet.

19. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Brandeis a/E.—Čelakowitz wieder eröffnet.

19. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Schwarzbach—Littau mit Zug 1933 wieder aufgenommen.

19. Februar: In der Strecke Enzersdorf—Poysdorf wurde der Verkehr mit Zug 2905 wieder eröffnet.

19. Februar: Gesammtverkehr auf der Linie Brünn—Tischnowitz mit Zug 1703 wieder aufgenommen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

19. Februar. Auf der Localbahn Königshan-Schatzlar Gesammtverkehr mit Zug 1504 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der königl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 1. Februar 1895, Z. 95.850/III ex 1894, die seinerzeit mit Erlass vom 24. December 1893, Z. 88.845, dem Emerich Baron Fechtig, Einwohner von Tisza-Ugh, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetzung der projectirten Localbahn Kecskemét—Tisza-Ugh (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 5 ex 1894, Vorconcession Post 5) von deren zukünftigen Endstation Tisza-Ugh abzweigende und die vorgenannte projectirte Linie über Uj-Kecske und Ó-Kecske an einem geeigneten Punkte mit dem Theissufer verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Verordgs.-Blatt Nr. 9 ex 1894, Vorconcession Post 5), auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Betriebsergebnisse im Jahre 1894.) Die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft hat im Laufe des Betriebsjahres rund 12,500.000 Personen gegen rund 11,000.000 im Betriebsjahre 1893, somit + 1,500.000 befördert.

— (Einnahmen im Jänner 1895.) Die Budapester elektrische Stadtbahn-Gesellschaft vereinnahmte im Monate Jänner nach 1,314.582 beförderten Personen fl. 106.562·51 gegen 1,084.349 beförderte Personen mit fl. 86.785·38 Einnahme (+ 230.233 Personen und + fl. 19.777·13 Einnahme) im correspondirenden Monate des Vorjahres.

Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 2. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Ministerialrathes D. R. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Bergbahn-Actiengesellschaft (Seilbahn, welche vom Fusse des Ofener Festungsberges nächst der Kettenbrücke und dem Tunnel vom II. in den I. Bezirk führt) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über ihre Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge wurden im abgelaufenen Jahre insgesammt 501.507 Personen befördert, die fl. 35.842·19 entrichteten. Die Bilanz schliesst mit fl. 10.311·42 Reingewinn, von welchem nach den statutarischen Abzügen fl. 7131·42 verbleiben. Auf Antrag der Direction wurde beschlossen, fl. 6432 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 8 per Actie und fl. 270 zur Einlösung der Genussschein-Coupons mit je fl. 2 zu verwenden, fl. 429·42 aber auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums wurden achtzehn Stück Actien ausgelost.

Ausland.

Deutsches Reich. (Neue Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns.) In Gemässheit des vom Bundesrathe in der Sitzung vom 7. Februar 1895 gefassten Beschlusses wurde in Nr. 6 des Reichsgesetzblattes für das Deutsche Reich die zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn getroffene „Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände" veröffentlicht. Der Wortlaut der Vereinbarung ist in dem am 15. Februar 1895 ausgegebenen XIV. Stücke des Reichsgesetzblattes für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder unter Nr. 24 (vergl. auch Seite 365 dieser Nummer) enthalten.

Russland. (Entwicklung des Staatsbahnnetzes im Jahre 1894.) Das russische Staatsbahnnetz hatte Ende 1893 eine Ausdehnung von 12.513 Werst. Im Laufe des Jahres 1894 wurden die nachstehenden Privateisenbahnen der Verstaatlichung unterzogen: Die Linien der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft (2242 Werst), die Linie Riga—Dwinsk (204 Werst), die Mitauer Bahn (127 Werst), die Linien Orel—Witebsk (488 Werst) mit der Zweigbahn Yukow—Akulitsa (40 Werst) und Witebsk—Dwinsk (244 Werst), die Novotorjoker Bahn (127 Werst) und die Linien Lozowaja—Sebastopol (644 Werst) mit der Flügelbahn Djankoj—Theodosia (111 Werst) und Rjew—Wiazma (126 Werst). Dazu kommt die im December 1894 eröffnete Staatsbahnstrecke Wladiwostok—Grafskaja (Süd-Ussuribahn) mit einer Länge von 377 Werst. Die Zunahme des Staatsbahnnetzes betrug sohin im Vorjahre 4730 Werst, und die Ausdehnung desselben am 31. December 1894 17.243 Werst. Im Jänner 1895 hat das Staatsbahnnetz eine neuerliche, nicht unerhebliche Vergrösserung erfahren durch die Verstaatlichung der Südwestbahn (3260 Werst) und durch die Betriebseröffnung auf einer Strecke von 743 Werst der Sibirischen Bahn und auf der Zweigbahn der Transkaukasischen Bahn nach Tschialur (38 Werst). Sohin umfasst das Staatsbahnnetz gegenwärtig ca. 21.000 Werst, bezw. wenn man die im Staatsbetriebe stehenden Transkaspischen und Finnländischen Bahnen (1343 und 2103 Werst) einrechnet, ca. 25.000 Werst. Dagegen belief sich die Gesammtlänge der Privatbahnen am 1. Jänner 1895 auf nicht mehr als 11.090 Werst. Dieselben vertheilen sich auf sechs grosse Gesellschaften (mit mehr als 1000 Werst Betriebslänge) und 10 kleine Gesellschaften.

— (Transkaspische Bahn.) Gegenwärtig wird von der in Usun-Ada endigenden Transkaspischen Bahn aus eine Verbindungslinie nach dem ca. 100 km entfernten Krasnowodsk gebaut. Diese Linie verdankt ihre Entstehung vorwiegend Gründen commercieller Natur, nachdem die letztgenannte Stadt einen ausgezeichneten Hafen besitzt, während der von Usun-Ada für Schiffe mit grösserem Tiefgange nicht zugänglich ist. — Die 79 Werst lange Theilstrecke Kawkazskaja—Nowotroizk der Linie Kawkazskaja—Stawropol ist provisorisch dem Verkehre übergeben worden.

England. (Betriebsergebnisse der London Metropolitan Bahn und der elektrischen South London Bahn im zweiten Halbjahre 1893.) Kürzlich fanden die Halbjahr-Versammlungen der Actionäre der Londoner Metropolitan-Bahn, sowie der City and London Bahn statt, bei welchen Seitens der betreffenden Bahnverwaltungen folgende Betriebsergebnisse mitgetheilt wurden. Bei der Metropolitan-Bahn betrugen die Roheinnahmen des zweiten Halbjahres 1894 im Ganzen 362.032 £, die Ausgaben 155.440 £, wonach ein Reinertrag von 206.592 £ verblieb. Die Einnahmen zeigten eine Zunahme um 12.765 £, die Ausgabe eine solche um 3419 £ gegen die gleiche Vorperiode. Nach Abzug der Interessen für die Obligationen und nach Begleichung der sonstigen fixen Lasten erübrigt ein Betrag von 155.551 £, welcher für die Zahlung der Dividenden an die garantirten und Vorzugsactien ausreicht und wobei noch 83.412 £ zur Vertheilung an die Besitzer von gewöhnlichen Actien verbleiben. Die Verwaltung beantragte die Zahlung einer Jahresdividende von $2^3/_4$ pCt. für dieses letztere Actiencapital und die Einstellung der restlichen 10.787 £ in den Vortrag für die nächste Betriebsperiode. Die Bruttoeinnahmen des ganzen Jahres 1894 betrugen 688.849 £ gegen 668.062 £ im Jahre 1893. Die Zahl der innerhalb des zweiten Halbjahres 1894 beförderten Fahrgäste betrug im Ganzen 43,982.042, wovon 3,114.249 auf die I. Classe, 8,462.355 auf die II. Classe und 32,405.458 auf die III. Wagenclasse entfielen. Der Verkehr in der I. Classe hat um 19.780 Fahrgäste abgenommen, während jener in der II. Classe um 258.269, jener in der III. Classe um 1,244.004 Fahrgäste zugenommen hat. Die durchschnittlichen Einnahmen per Fahrgast haben sich jedoch auf 1·69 gegen 1·73 Pence in der gleichen Vorperiode ermässigt. — Nach dem Berichte der Directoren der elektrischen City and South London Bahn betrugen die Einnahmen dieser letzteren im zweiten Halbjahre 1894 24.252 £, die Betriebsausgaben 14.762 £, woraus eine Reineinnahme von 9490 £ resultirt. Einschliesslich des Uebertrages von der Vorperiode ergibt sich ein Ertrag von 10.919 £. Nach Bezahlung der Interessen für die Obligationen und garantirten Actien verbleibt ein Betrag von 6771 £ für das Vorzugscapital und die gewöhnlichen Actien. Die Verwaltung beantragte eine 5percentige Jahresdividende für die Vorzugsactien und eine $1^1/_4$percentige Dividende für die consolidirten Stammactien, wobei 950 £ in den Vortrag für das nächste Jahr eingestellt wurden. In dem Berichte wird auf die stetige Zunahme des Verkehres der elektrischen Bahn hingewiesen, welcher in den Tagesstunden von 8—10 Uhr so bedeutend war, dass während derselben die nach London gehenden Züge stets überfüllt waren. In Folge der beschränkten Anlage der Station in der König Wilhelm-Strasse konnte eine Vermehrung der Züge nicht veranlasst werden, und hat die Verwaltung eine Erhöhung der Fahrtaxen innerhalb dieser Stunden eingeführt, welche nach dem Berichte den Andrang verminderte, ohne die Einnahmen wesentlich zu verringern. Um die Anzahl der in jedem Zuge beförderten Personen zu erhöhen, wurden im letzten Jahre zahlreiche Versuche betreffs Einführung von Motorwagen gemacht. Nach den Mittheilungen der Verwaltung haben diese Versuche bereits zu einem günstigen Endergebnisse geführt, und hat der aus Motorwagen zusammengestellte neue Zug die Genehmigung des Londoner Handelsamtes erhalten. Es ist beabsichtigt, allmälig den ganzen Wagenpark in dieser Weise umzugestalten und zur Aufnahme der längeren Züge die Nebengeleise der Station Stockwell zu vergrössern. Im zweiten Halbjahre 1893 wurden auf der City and South London Bahn 3,275.649 Personen gegen 3,093.351 in der gleichen Vorperiode befördert. Seit Eröffnung der Bahn haben bereits 24,155.972 Personen dieselbe benützt. Die Verwaltung beantragt schliesslich noch, eine vom Parlamente bewilligte Seitenlinie nach Islington in Angriff zu nehmen und selbe vorerst bis Finsbury Pavement mit einem Kostenaufwande von 280.000 £ auszubauen. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner mit 30 Passagieren und 724 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 132 Colli Zucker, 2 Colli Schuhwaaren, 27 Colli Bier, 4 Colli Farben, 13 Colli Esswaaren, 35 Colli Spiritus, 10 Colli Holzwaaren, 15 Colli Wein; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 50 Colli Mehl; nach Batavia 25 Colli Erdwachs; nach Bagdad 14 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli chemische Producte; nach Bassorah 15 Colli Glaswaaren, 43 Colli Zündhölzchen, 1 Collo Mützen, 1 Collo Metallwaaren, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Suez 54 Colli Zucker, 2 Colli Schuhwaaren, 13 Colli Esswaaren, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 455 Colli Zucker; nach Aden 2 Colli Manufacturwaaren, 275 Colli Zucker, 4 Colli Spiritus, 100 Colli Kartoffeln, 11 Colli Tabak, 68 Colli Mehl, 1 Collo Mützen, 3 Colli Schuhwaaren, 22 Colli Kurzwaaren; nach Massaua 3 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Glasperlen, 14 Colli Spiritus, 10 Colli Zucker, 8 Colli Porzellanwaaren, 2 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 50 Colli Bier; nach Hodeidah 1 Collo Manufacturwaaren; nach Zanzibar 6 Colli Glaswaaren, 193 Colli Mehl; nach Bombay 4 Colli Parfümeriewaaren, 72 Colli Baumwollwaaren, 540 Colli Papier, 51 Colli Manufacturwaaren, 55 Colli Kurzwaaren, 1000 Colli Zucker, 3 Colli Schuhwaaren, 163 Colli Glaswaaren, 61 Colli Holzwaaren, 14 Colli Spielkarten, 46 Colli Glasperlen, 61 Colli Lampentheile, 4 Colli Spielwaaren, 21 Colli Mützen, 35 Colli Knöpfe, 35 Colli Bier, 14 Colli chemische Producte, 194 Colli Metallwaaren, 210 Colli Farben, 20 Colli Garne, 11 Colli Glasperlen; nach Bassorah 30 Colli Glaswaaren, 25 Colli Zucker, 16 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Papier, 11 Colli Kurzwaaren, 16 Colli Farben; nach Bagdad 25 Colli Zucker, 9 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 15 Colli Metallwaaren; nach Mangalore 3 Colli Kurzwaaren, 34 Colli Metallwaaren; nach Kurrachee 2 Colli Musikinstrumente, 13 Colli Papier, 3 Colli Metallwaaren, 20 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Garne; nach Colombo 56 Colli Zucker,

12 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon 3 Colli Lampen, 30 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren, 46 Colli Metallwaaren; nach Madras 45 Colli Glaswaaren, 7 Colli Lampentheile, 19 Colli Papier, 5 Colli Metallwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 18 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Holzwaaren, 7 Colli Glaswaaren, 43 Colli Garne; nach Penang 22 Colli Papier, 7 Colli Metallwaaren, 2 Colli Mützen, 11 Colli Garne, 1 Collo Schuhwaaren, 3 Colli Thonwaaren, 37 Colli Baumwollwaaren; nach Calcutta 17 Colli Papier, 96 Colli Glasperlen, 22 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Glaswaaren, 3 Colli Spielwaaren, 38 Colli Metallwaaren, 71 Colli Garne, 25 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Mehl, 30 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Knöpfe, 1 Collo Musikinstrumente; nach Singapore 2 Colli Metallwaaren, 50 Colli Papier, 4 Colli Mützen, 3 Colli Glaswaaren, 1 Collo Knöpfe, 3 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 40 Colli Garne, 10 Colli Mehl, 34 Colli Baumwollwaaren; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Macassar 4 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Bier; nach Bangkok 43 Colli Garne; nach Soerabaya 7 Colli Metallwaaren, 30 Colli Mehl, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Batavia 28 Colli Garne, 10 Colli Erdwachs; nach Samarang 4 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Glasperlen; nach Manila 2 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 1 Collo Schuhwaaren; nach Hongkong 6 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 35 Colli Insectenpulver. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 464.545 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis zum 24. Februar.

Adriatischer Dienst.

19. Februar. um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Leva, nach Venedig.
20. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae“, Capitän . . . . ., nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
21. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
23. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Leva, nach Venedig.
24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän M. Zurich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. Februar, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Ceres“, Capitän G. Burgstaller, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios, Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mitylene.
20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän C. Buzik, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Varna, Burgas und Kustendjè, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.
22. Februar, um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite“, Capitän R. Mayer, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.
23. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille“, Capitän G. Morovich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräns nnd Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas, Kustendjè, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Februar, nm Mitternacht: Dampfer „Melpomene“, Capitän E. Mecozzi, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras, Calcutta nnd Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. März, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschlnss in Bombay nach China nnd Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

10. März, Dampfer „Orion“, Capitän A. Leva, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Babia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

„Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirthschaft und Verwaltung.“ Von Emil Rank. (Mit einem Vorworte versehen von Dr. Emil Sax.) Verlag von Alfred Hölder, k. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler in Wien.

Unter die vielen Aufgaben, welche in das Gebiet der Volks- und Staatswirthschaft fallen, gehört auch eine, deren Lösung bisher weder theoretisch, noch auch praktisch in befriedigender Weise erfolgt ist, das ist die Festsetzung der Beförderungspreise auf Eisenbahnen.

Während die Einen die Befreiung des Ortswechsels von allen fesselnden Schranken um jeden Preis fordern, sind Andere wieder der Ansicht, dass ein solches Streben nur unter gewissen Voraussetzungen als richtig angesehen werden dürfe.

Einen Beweis für die Richtigkeit des Angeführten bietet die sehr verschiedene Art, in welcher in den Ländern mit Staatsbahnbetrieb die Feststellung der Beförderungspreise erfolgt; in den einen ein ängstliches Streben nach Aufrechthaltung verhältnissmässig hoher Beförderungspreise, in anderen wieder ein Streben, mit den Beförderungspreisen weiter herunterzugehen, als es eine gesunde staatliche Finanzwirthschaft vertragen kann.

Bei dem Umstande nun, als sich erfahrungsgemäss die Praxis nie lange weigern kann, einer richtigen und geklärten Theorie Gehör zu geben, so dürfte der Hauptgrund des unerwünschten Zustandes in den nicht genügenden Fortschritten der theoretischen Forschung zu suchen sein.

Es kommt dabei sowohl in Betracht, dass über einige wichtige Fragen, wie z. B. jene: wie weit beim Betriebe staatlicher Verkehrsmittel mit dem Streben nach Erzielung von Einnahmen gegangen werden könne, unter den Theoretikern Einigung noch nicht erzielt ist, als auch die Thatsache, dass die theoretische Forschung ihre Untersuchungen bisher nur auf die allgemeine Seite der Frage beschränkte, es aber bisher — abgesehen von vielen zusammenhanglosen Monographien — unterliess, zu zeigen, wie denn unter steter Beachtung der gewonnenen allgemeinen Grundsätze ein richtig und harmonisch aufgebauter Eisenbahntarif eigentlich zu bilden sei.

Unter diesen Umständen wird eine Arbeit, die es sich zur Aufgabe setzte, das von der volks- und staatswirthschaftlichen Theorie bereits als allgemein giltig Anerkannte zu sammeln, das nock Unklare zu klären und auf der so gewonnenen festen Grundlage der Frage näher zu treten, wie denn unter steter Festhaltung der gewonnenen allgemeinen Gesichtspunkte die Beförderungspreise auf Eisenbahnen zu bilden, nach welchen Grundsätzen der Verkehr zu leiten und die im directen Verkehre erzielten Einnahmen zu theilen seien, das Interesse weiter Kreise umsomehr erregen müssen, als eine solche Arbeit die erste ihrer Art ist.

Ueber den dieser Arbeit zu Grunde liegenden Gedankengang — in die zahlreichen hochinteressanten Einzelheiten hier einzugehen, verbietet der Umfang des Werkes von selbst — wäre Folgendes zu bemerken:

In dem I. grundlegenden Theile wird ausgeführt, dass die Opfer, welche die Durchführung der Beförderungsleistung verlangt und welche bei den Eisenbahnen in Gestalt der Kosten des Baues, der Erhaltung und der Betriebsführung erscheinen, einerseits im richtigen Verhältnisse zu dem Nutzen der Verkehrserleichterung stehen müssen, dass aber nebstdem auch auf ein richtiges Verhältniss zwischen der Vertheilung dieses Nutzens einerseits und der Vertheilung der zu bringenden Opfer andererseits auf die Einzelwirthschaften Rücksicht zu nehmen sei.

In der Einhebung von Beförderungspreisen sei nun nichts anderes zu sehen, als der Versuch, die bezüglichen Opfer auf die Einzelwirthschaften zu vertheilen.

Diese Erwägungen führen nun zu einer Begriffsbestimmung des Wortes: Eisenbahntarifwesen und damit zur unumgänglich nöthigen klaren Begrenzung des Untersuchungsgebietes.

Nachdem die bisher aufgestellten allgemeinen Verwaltungsgrundsätze (allgemeines Genussgut, Gebührenprincip, privatwirthschaftliches Gebahren u. s. w.) erläutert sind, wird an Stelle des bisherigen Grundsatzes „gemeinwirthshaftlichen Gebahrens“ ein neuer, d. i. der des „staatswirthschaftlichen Gebahrens“ aufgestellt und dann zur Lösung der wichtigen Frage geschritten, welcher dieser Grundsätze denn eigentlich praktisch zur Anwendung kommen solle.

Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass eine befriedigende Beantwortung dieser Frage erst dann erfolgen könne, wenn vollkommene Klarheit über die Wirkung der Beförderungs-

preise auf den Ortswechsel von Personen uud Gütern, über die Grösse der Opfer, welche Bau und Betrieb der Eisenbahnen erfordern u. s. w. herrscht.

Das Ergebniss der sorgfältig und objectiv gepflogenen Untersuchung ist der Satz, dass Staatsbahnen unbedingt, Privatbahnen thunlichst, d. h. soweit sich dabei Gelder zum Bahnbau u. s. w. finden lassen, nach dem Grundsatze staatswirthlichen Gebahrens zu verwalten sind.

Indem dann noch der concreten Frage nach der Grenze des Strebens nach Reingewinn bei staatswirthschaftlichem Gebahren nähergetreten wird, schliesst der erste grundlegende Theil mit einer kurzen Erläuterung der Forderungen allgemeiner Art, welche die Gemeinwirthschaft an das Eisenbahntarifwesen zu stellen befugt ist, als: Festsetzung von Maximaltarifen, Ermässigungen der Beförderungspreise im Falle von Nothständen und bei Beförderungen im rein staatlichen Interesse (Militär!), gleichmässige Behandlung Aller, möglichste Stetigkeit der Beförderungspreise, Gleichförmigkeit und Einheitlichkeit der Tarifgrundlagen, Veröffentlichung der Tarife, Einfachheit und Klarheit derselben, Schaffung einer Aufsichtsbehörde.

Vollkommen neu sind nun die folgenden, den weitaus grössten Theil des Buches bildenden Ausführungen darüber, wie denn die gewonnenen allgemeinen Grundsätze auf die Einzelheiten der praktischen Tarifbildung übertragen werden sollen, d. h. wie denn die vollkommene Verschmelzung der nationalökonomisch-principiellen mit der verwaltungstechnischen Seite des Gegenstandes erfolgen solle, bezw. wie ein dem Grundsatze staatswirthschaftlichen Gebahrens entsprecheuder Tarif für das eigene Gebiet einer Eisenbahn aufzubauen sei.

Der Inhalt dieses II. Theiles ist kurz folgender:

In demselben werden zunächst die verschiedenen in Betracht kommenden Eisenbahnleistungen, deren Kosten Ersatz fordern, einzeln angeführt und in zwei Hauptgruppen gesondert: in die Hauptleistung, welche in der Beförderung von einem Orte zum anderen besteht, und in Nebenleistungen, welche anlässlich der Beförderung immer oder manchmal entstehen.

Danach werden die Beziehungen der Beförderungsobjecte zu den Eisenbahnleistungen, welche sich zunächst durch das Verhältniss der ersteren zum Laderaum, bezw. Ladegewicht der Wagen, zur Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit der Beförderung und zur zurückzulegenden Entfernung, dann auch durch den Werth, den die Bahnbenützer der Leistung beimessen, und durch die beschränkte Fähigkeit derselben, eine Gegenforderung erfüllen zu können, ergeben, erörtert.

Daran schliesst sich dann die Untersuchung, wie denn diese einzelnen, eine wichtige Grundlage für die Tarifbildung abgebenden Beziehungen gemessen werden können und welche Masseinheit sich im einzelnen Falle empfiehlt.

Nunmehr wird die zu lösende Aufgabe getheilt, indem der formellen Tarifbildung die Specialaufgabe zugewiesen wird, alle mehr formalen Seiten der Frage, als: Gruppirung der Beförderungsobjecte, bezw. der Eisenbahnleistungen auf Grund der erwähnten Voruntersuchungen, Sammlung der einschlägigen bahnpolizeilichen und soust nöthigen Tarifbestimmungen, Feststellung des Tarifschemas und des Tarifsystems, zu ordnen.

Nach Erledigung der formalen Fragen wird zur Behandlung der Hauptsache, der materiellen Tarifbildung, d. h. der Frage geschritten, in welcher Weise die in die festgestellten Gruppen eingereihten Beförderungsobjecte mit Beförderungspreisen zu belasten sind.

Es wird nachgewiesen, dass es sich empfehle, bei allen Nebenleistungen thunlichst nur die Selbstkosten anzurechnen, so dass die Erzielung eines Reingewinnes nur bei der Hauptleistung, d. i. der Beförderung, angestrebt wird.

Danach wird an der Hand eines Beispieles die Selbstkostenrechnung vorgeführt, deren Ergebniss die unterste Grenze der Beförderungspreise darstellt.

Insbesondere wird dabei auf die Beweisführung darüber ein besonderes Gewicht gelegt, dass es ein Fehler sei, in die Selbstkosten — wie es bis jetzt fast stets geschah — die Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals einzurechnen.

Nachdem festgestellt ist, dass sich Betriebs- und Erhaltungskosten in Folge ihres für die Einheit geringfügigen Betrages leicht nach einem die Art und das Mass der Inanspruchnahme der Eisenbahnleistung berücksichtigenden einfachen Schlüssel vertheilen lassen, wird der wichtigste Theil der Frage behandelt: mit welchem Reingewinne das einzelne Beförderungsobject unter entsprechender Rücksichtnahme auf die benützte Wagenclasse, die zurückgelegte Entfernung, die Schnelligkeit der Fahrt, die Belastungsfähigkeit der Güter, die Ausnützung des Ladegewichtes, bezw. des Laderaumes der Wagen, die Sicherheit u. s. w. der Beförderung zu belasten sei.

Danach wird der Einfluss des fast stets vorhandenen Wettbewerbes und der aus der Berücksichtigung des letzteren entstandenen Differential-Tarifbildung erörtert.

Im Folgenden werden die Grundsätze entwickelt, welche die Bildung der einzelnen Nebengebühren betreffeu.

Der II. Theil schliesst mit einer übersichtlichen Darstellung des Aufbaues der Beförderungspreise und Nebengebühren, der Grundsätze, welche die Preisstellung bei Sonderzügen, Rückfrachten, bei Benützung von nicht der Eisenbahn gehörigen Wagen (Parteiwagen), bei Zuschubgeleisen für Fabriken, bei Verladungen auf offener Strecke, bei der Reexpedition und bei Péageverträgen betreffen, endlich des bei ausnahmsweiser Ermässigung der Beförderungspreise für Personen und Güter einzuhaltenden Vorganges. Der letzterwähnte Theil dürfte ganz besonderes Interesse erregen, da in demselben auch die in manchen Ländern, namentlich in Oesterreich-Ungarn, noch immer nicht geordnete Frage, ob sich die Beibehaltung, bezw. Einführung des Refactiewesens empfiehlt, ihre principielle Lösung findet.

Im III. Theil werden die Grundsätze entwickelt, nach welchen die directen Tarife im Verkehre mit fremden Bahnen aufzubauen sind.

Der IV. Theil ist der Behandlung der Frage gewidmet, nach welchen Grundsätzen der Verkehr geleitet und — im Falle eines vorliegenden Wettbewerbes — getheilt werden soll.

Im letzten (V.) Theil wird dann die Art der Einnahmenvertheilung im directen Verkehre behandelt.

Mit einem Anhang, in welchem die Forderungen des Eisenbahntarifwesens an die Verkehrsstatistik entwickelt und begründet werden, schliesst das Werk.

Das demselben beigegebene ausführliche Sachregister ermöglicht es, die gesuchte Stelle sofort und leicht zu finden.

Dadurch dürfte das Buch auch insbesondere zu einem vielseitig verwendbaren Nachschlagebuch nicht nur für Eisenbahnbeamte, sondern auch ganz besonders für Industrielle, Kaufleute und Spediteure, bezw. für alle Jene werden, die sich von Zeit zu Zeit entweder über allgemeine Fragen des Eisenbahntarifwesens oder über einzelne, dasselbe betreffende Details eingehend und klar zu informiren wünschen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Jänner allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der k. und k. Kämmerer und Präsident des Verwaltungsrathes der priv. Südbahn-Gesellschaft Egon Prinz zu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Verkehrs-Director der Oesterr. Staatsbahnen Regierungsrath Gustav Gerstel das Comthurkreuz zweiter Classe des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens;

der Oberinspector und Verkehrschef der priv. Südbahn-Gesellschaft Alfred Thomas in Triest und der Oberinspector dieser Gesellschaft Josef Wagner in Wien den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Classe;

der Betriebs-Inspector der Orientalischen Bahnen in Salonich Emanuel Steiner den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden dritter Classe;

der Oberinspector und Betriebsdirector-Stellvertreter der Oesterr. Staatsbahnen in Linz Dr. Johann Messerklinger das Ritterkreuz erster Classe des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens;

der Stationschef der priv. Südbahn-Gesellschaft in Baden Maximilian Ritter von Tarnóczy-Sprinzenberg den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden dritter Classe;

der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Triest Nikolaus Kovacevich den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden vierter Classe und die kaiserlich ottomanische Rettungs-Medaille;

der Adjunct und Stationsvorstand der Oesterr. Staatsbahnen Josef Samek in Eichwald und der fürstlich Clary'sche Bäderverwalter Heinrich Weiss in Teplitz das königlich sächsische Albrechts-Kreuz;

der Bureaudiener der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Michael Jeidler die königlich rumänische Medaille „Serviciu Credincios“ zweiter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Wiesa.

Die bisherige Bezeichnung der in den Strecken Bodenbach—Komotau und Prag—Moldau gelegenen Station Wiesa wird vom 1. Mai 1895 an in „Wiesa-Oberleutensdorf" abgeändert.

Wien, am 19. Februar 1895. [105]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Ueberseeischer Personenverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1895 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Ueberseeischen Personenverkehr über Hamburg, Bremen und Triest zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Wien, am 13. Februar 1895. [106]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages VIII.

Am 1. März 1895 gelangt Nachtrag VIII zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen von Stationsnamen, neue Frachtsätze, Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 18. Februar 1895. [107]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsbahn.

Nachtrag III zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. März 1895 der Nachtrag III in Kraft, der u. A. neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Connewitz, Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle, Neundorf i/V., Oberreichenbach i/V., Reichenbach i/V. (unt. Bhf.) und Zschaitz enthält.

Die Frachtsätze für die Verkehrsstellen der neuen Linie Reichenbach i/V.—Mylau gelten erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf dieser Strecke.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 12. Februar 1895. [108]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Schlafwagen-Zuschlagsgebühren.

Die in die Schnellzüge 1 und 2 der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn eingestellten Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft können nur mit Fahrlegitimationen I. Classe benützt werden.

Ausserdem kommen für die Benützung je eines Schlafplatzes folgende Zuschlagstaxen zur Einhebung:

1. Bei Fahrten auf Entfernungen bis zu 250 Kilometer . . . . . 6·00 Mk.
   Für je weitere angefangene 50 Kilometer . 0·75 Mk.
2. Für eine Fahrt von Wien nach Berlin oder umgekehrt . . 12·00 Mk. (oder 7·20 fl. ö.W.)
3. Für eine Fahrt von Wien nach Dresden oder umgekehrt . . 10·50 Mk. (oder 6·30 fl. ö.W.)

Wien, am 12. Februar 1895. [109]

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem mit 1. December 1894 in Kraft getretenen Nachtrag I zum Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil III, Heft 1, werden folgende Druckfehler berichtigt:

a) auf Seite 20, in der Relation Körmend—Oberhollabrunn, ist der Frachtsatz von 139 auf 83 kr. zu berichtigen.
b) auf Seite 56 ist in der Relation Polgárdi—Bilin die Ziffer „3" zu streichen.

Wien, am 13. Februar 1895. [110]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Ausgabe der Nachträge II zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2, sowie der Nachträge II zu den Anhängen dieser Tarife.

Mit 1. April 1895 treten die Nachträge II zu den vom 1. Juni 1894 giltigen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen Theil II, Heft 1 und 2, sowie die Nachträge II zu den Anhängen dieser Tarife in Wirksamkeit.

Der Nachtrag II zum Tarifheft 1 enthält die Berichtigung von Frachtsätzen und Stationsbenennungen, eine Erweiterung der Classentarife, sowie der Ausnahmetarife Nr. 4 B (Getreide etc.), Nr. 5 (Hohlglaswaaren aller Art), Nr. 16 (Düngemittel, Erze, Schiefer) und Nr. 18 A und C durch Einbeziehung neuer Stationen, ferner die Ausdehnung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 9 (Wein) auf beide Verkehrsrichtungen, theilweise geänderte Ausnahme-Frachtsätze für Graphit, eine Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B (Düngemittel), die Wiedereinführung der im Rückvergütungswege giltig gewesenen Ermässigung der im Verkehre mit Chropin bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 24 A (Zucker aller Art, excl. Rohzucker), einen neuen Ausnahmetarif für gebrannten Kalk,

eine Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife und endlich eine Ergänzung, bezw. Berichtigung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag II zum Tarifheft 2 enthält nebst einer Ergänzung, bezw. Berichtigung des Kilometerzeigers und einer Aenderung, bezw. Ergänzung der Waarennomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 15 (Harze) die Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 1 (Kaffee, Stuhlrohr etc.) durch Aufnahme der Station Nemotitz und geänderte, bezw. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 12 a (Baumwolle, roh).

Die Nachträge II zu den Anhängen der Tarifhefte 1 und 2 enthalten Coursdifferenzen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. Februar 1895. [111]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens den Verbands-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Tarifberichtigungen.) Mit sofortiger Giltigkeit treten folgende Berichtigungen der Theile II und III A des Deutsch-Russischen Gütertarifes vom 20. December 1894 alten / 1. Jänner 1895 neuen Stils in Kraft:

1. Auf Seite 129 des Theiles II ist die Zeile „104. Glas, Spiegel-, siehe Spiegelglas" zu streichen.
2. Auf Seite 258 des Theiles III A ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes A für Eisen, I. Kategorie, bei der Station Rjäsan im Schnittpunkt II von 2·45 Rubel auf 2·70 Rubel zu berichtigen.
3. Auf Seite 448 des Theiles III A sind bei der Station Drensteinfurt die Frachtsätze des Specialtarifes II im Schnittpunkt I zu streichen und dafür auf Seite 449 bei derselben Station im Specialtarif III, Schnittpunkt I, folgende Frachtsätze einzutragen:
   unter 5000 kg 2·87 Mk. für 100 kg
   zu 5000 „ 2·46 „ „ „ „
   zu 10000 „ 2·05 „ „ „ „

Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von Jägerndorf nach deutschen, niederländischen und belgischen Stationen. (Anderweitige Verkehrsleitung.) Vom 1. April 1895 ab wird der Verkehr von Jägerndorf nach deutschen, niederländischen und belgischen Stationen nicht mehr über Ziegenhals, sondern über Leobschütz geleitet. Die betreffenden Tarifsätze gelangen demnach fernerhin nur bei Abfertigung der Sendungen in Jägerndorf P. St.-B. zur Anwendung.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Tarifänderungen und Einführung eines Ausnahmetarifes für Düngemittel etc.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit Blaichach, Oberdorf bei Biessenhofen, Sonthofen und Tirschenreuth um nachfolgende Beträge ermässigt:

Francs für 100 kg Eilgut	Francs für 1000 Kilogramm												
	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarife				Nr. 5 für bestimmte Stückgüter	Uebrige Ausnahmetarife
		A^1	B	A^2	1	II	III	1	2	3	4		
0·15	1·23	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	0·74	1·23	0·74

Die genannten Stationen sind auf Seite 111 des vorbezeichneten Tarifes zu streichen.

Gleichzeitig gelangen für die Beförderung von Düngemitteln, Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Converterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gipsasche, Gaskalk, Kalkasche (Staubkalk) und Wollstaub, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief, die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach und von	Eger	Regensburg	Regensburg (Donaulände) transit	Passau (bayer. u. österr.)	Passau (Donaulände) transit
	Francs für 1000 Kilogramm				
Bierset-Awans (E. B.)	18·85	18·10	18·47	20·20	20·57
Flenu-Central (Phosphates de la Malogne) (E. B.)	21·20	20·46	20·83	22·56	22·93
Havre-Ville (E. B.)	21·10	20·35	20·72	22·45	22·82
Hyon-Ciply (E. B.)	21·19	20·44	20·81	22·54	22·91
Mons (Station und Bassin) (E. B.)	21·20	20·48	20·85	22·58	22·95
Nimy (E. B.)	21·18	20·43	20·80	22·53	22·90
Rocour (L. L.)	18·89	18·14	18·51	20·24	20·61
Quiévrain (Station u. Grenze) (E. B.)	21·40	20·67	21·04	22·77	23·14

Der im Nachtrag X, Seite 29, vorgesehene Ausnahmetarif für Phosphorit und Kalkphosphat wird hiemit aufgehoben.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus.) Vom 15. Februar ab gelangten für die Beförderung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf einen Frachtbrief und Wagen von Eutritzsch nach Lindau am Bodensee folgende Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung:

für Wagenladungen von 5000 kg 2·64 Mk. } für 100 kg
„ „ „ 10000 kg 2·13 Mk. }

Diese Ausnahmefrachtsätze gelten bis zum 31. August 1895 und von da ab auf je ein weiteres Jahr, sofern nicht die Aufhebung mindestens sechs Wochen vor dem 1. September des betreffenden Jahres öffentlich bekannt gemacht wird, und finden nur Anwendung auf Sprit- und Spiritussendungen, welche zollamtlich zur Ausfuhr aus Deutschland und zur Einfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus nach anderem Zollauslande abgefertigt werden.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinische). (Bahnhofseröffnung, bezw. -Schliessung in Osnabrück.) Die Eröffnung des neuen und Schliessung der bestehenden Bahnhöfe in Osnabrück für den Personen- und Gepäcksverkehr findet nicht, wie in der Bekanntmachung vom 26. Jänner 1895 angegeben ist, am 15. März, sondern erst am 1. Mai 1895 statt. Auch treten die hiedurch bedingten Tarifänderungen erst am letztgenannten Tage ein.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
376	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schiefer	Genf transit	Wien (K.E.B.) Nussdorf oder umgekehrt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief von Culoz und weiter und Bourg und weiter herstammen oder dahin bestimmt sein	Vom 15. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1895			Francs Gold für 1000 kg 28·60 0·30*) 28·80 0·30*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz; bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen
377	Südbahn-Gesellschaft		Lowrys u. Kippwagen, auf Eisenbahnwagen verladen	Graz S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Eisenbahnwagen und pro Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	213 Heller	178 Heller	35 Heller	Im Kartirungswege		
378	Südbahn-Gesellschaft		Magnesit	Mitterdorf Mixnitz	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen via Gibraltar zum Export gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	137 Heller 130 Heller	122 Heller 116 Heller	15 Heller 14 Heller	Im Kartirungswege		
379	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Časlau Neubidschow Sedletz-Kuttenberg Slatinan Wlkawa	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband	kr. ö. W. 60 72 62 64 71	kr. ö. W. 54·2 65·3 55·8 58·1 64·3	kr. ö. W. 5·8 6·7 6·2 5·9 6·7	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Adlerkosteletz Aussig Dobrowitz Doudleb Rossitz Schönpriesen	Wien Oe.N.W.B., St.E.G. und K.F.N.B.				71 90 73 71 67·2 90	63·9 85·0 65·9 63·5 60·8 85	7·1 5 7·1 7·5 6·4 5			
				Nestomitz (Zuckerfabrik) Pečck	Wien K.F.N.B. und St.E.G.				90 70	85 65	5 5			

Bau-Ausschreibung.

Bei der aus Staatsmitteln zu erbauenden **Eisenbahnlinie Halicz—Ostrów (Tarnopol)** ist in der Theilstrecke Podwysokie—Ostrów die **Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues,** ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues der Brücken, der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise getrennt nach Baulosen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden österr. Währung abgerundet:

Strecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Grenzsteine, Einfriedungen und Bahnzeichen	Hochbau	Zusammen
Von Podwysokie über Demnia und Hucisko nach Mieczyszczów	4	29·520—39·048	9·545	361.582	62.263	5.118	77.600	506.563
Von Mieczyszczów über Rybniki nach Potntory	5	39·048—49·400	10·694	316.072	99.768	5.850	119.600	541.290
Von Potntory über Zołnówka nach Krzywe	6	49·400—59·450	10·064	505.278	55.039	5.936	48.000	614.253
Von Krzywe über Jozefówka und Zastawie nach Wiktorówka	7	59·450—69·500	10·043	155.693	51.588	5.526	81.600	294.407
Von Wiktorówka über Słoboda nach Denysów	8	69·500—80·000	10·499	147.247	46.623	6.292	40.500	240.662
Von Denysów nach Chodaczków wielki	9	80·000—91·000	11·057	177.296	68.168	6.902	99.600	351.966
Von Chodaczków wielki über Bucniów nach Ostrów	10	91·000—101·411	10·473	482.609	43.112	5.699	26.000	557.420
		Zusammen	72·375	2,145.777	426.561	41.323	492.900	3,106.561

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Bahnhofgebäude der Westbahn, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Tarnopol einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 19. März 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf ein Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichnete Beilage von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Februar 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 23. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Arnau mit Schlepp- und Werksbahnen zu den Fabriken und Steinbrüchen in Schwarzenthal, dann zu den Fabriken in Oberlangenau und nach Oberhohenelbe.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Baron Oskar Lazzarini, k. k. Baurath in Graz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Hohenelbe der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Mittellangenau, Niederlangenau und Proschwitz durch das Klein-Elbe-Thal nach Arnau mit Schlepp- und Werksbahnen zu den Fabriken und Steinbrüchen in Schwarzenthal, dann zu den Fabriken in Oberlangenau und nach Oberhohenelbe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1895. Z. 3835.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Raudnitz nach Hospozin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Wenzel Malý, Obmann der Bezirksvertretung in Raudnitz, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Raudnitz nach Hospozin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Februar 1895. Z. 70.824 ex 1894.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Aschach nach Neuhaus und von da entweder nach Neufelden oder zur Station Rohrbach der Mühlkreisbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Landtagsabgeordneten Josef Zaunegger in Grieskirchen im Vereine mit Ludwig Jetschgo, Bürgermeister in Sarleinsbach, Heinrich Danner, Kaufmann und Sparcasse-director in Neufelden, Friedrich Neumann, Betriebsdirector der k. k. Staatsbahnen i. P. zu Wels, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Aschach der Localbahn Wels-Aschach nach Neuhaus und von da entweder nach Neufelden zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn oder über Obermühl zur Station Rohrbach der Mühlkreisbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Februar 1895. Z. 3726.

Genehmigung des Nachtrages zu den Statuten der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Nachtrag zu den Statuten der k. k. priv. Böhmischen Westbahn genehmigt.

Wien, am 9. Februar 1895. — Z. 2955. H.-M.-Z. 9297.

Bericht des Comité für den Bau von Vicinalbahnen in England.

In Nr. 6 dieses Blattes wurde über die Einsetzung eines Comité berichtet, welches Vorschläge über die zweckmässigste Förderung des Baues von Vicinalbahnen in England studiren und hierüber an die Vollversammlung der für diese Frage zusammengetretenen Interessenten berichten sollte.

Bei der am 31. Jänner abgehaltenen Conferenz aller betheiligten Kreise erstattete Sir B. Samuelson, Parlamentsmitglied und Vertreter der Vereinigung der Handelskammern, den Comitébericht, welchem wir folgende Hauptpunkte entnehmen:

Das Comité hat aus seinen Berathungen die Gruppe jener Vicinalbahnen und Tramways ausgeschieden, welche sowohl in städtischen als ländlichen Bezirken für die Bedienung eines grossen Verkehres dienen sollen, und nur solche Bahnen in Erwägung gezogen, welche einerseits in Ansehung der Verkehrsbewegung überhaupt Bauerleichterungen zulassen und andererseits auf dem bisherigen Wege Finanzirungsschwierigkeiten finden.

Gegenwärtig wurden Bahnen und Tramways in England in Gemässheit der Gesetzacte vom Jahre 1864 und 1868 (Railway Construction Facilities Act 1864, 27 und 28 Vict. c. 121; Regulation of Railways Act 1868, 31 und 32 Vict. c. 119, Part. V) und der Tramway-Acte vom Jahre 1870, 33 und 34 Vict. c. 78, behandelt. Für Tramways ist bisher selbst dann eine gesetzliche Genehmigung erforderlich, wenn kein Enteignungsrecht beansprucht wird.

Die bis nun vom Parlamente genehmigten Vicinalbahnen (light railways) sind ohne Einspruch von Grundbesitzern oder sonst betheiligten Interessenten zu Stande gekommen und begegneten auch keinem Widerspruche Seitens der Bahn- oder Canalgesellschaften. Die Zahl der auf diese Weise und auf Grund der Gesetzacte vom Jahre 1864 und 1868 zu Stande gekommenen Vicinalbahnen ist jedoch eine sehr geringe.

Das Comité bezeichnet als einen der Hauptgründe für die langsame Entwicklung dieser Art von Bahnen die geringe Freiheit, welche der Ueberwachungsbehörde, dem Londoner Handelsamte, durch das Gesetz gelassen wurde, und in vielen Fällen auch jene Massnahmen, die von diesem Amte im Interesse der öffentlichen Sicherheit bisher gefordert werden mussten.

Weiters wurden insbesondere bei Tramways und Trambahnen Seitens der localen Behörden und Corporationen oft Bedingungen gestellt, welche für die betreffenden Unternehmen zu drückend waren.

Das Comité ist der Ansicht, dass bei einer grossen Anzahl solcher Bahnen jene Regulative, welche mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit in Kraft stehen, erheblicher Erleichterungen bedürfen und selbe auch zulassen.

Für Bahnen mit geringem Verkehre, deren Züge nur bei Tag und mit geringer Geschwindigkeit verkehren, können jene Forderungen betreffs Wahl der Trasse und Spurweite, betreffs Niveaukreuzungen und Anlage der Brücken, Wegabschlüssen, Einfriedungen, ferner in Ansehung der eventuellen Strassenbenützung, endlich in Bezug auf Ausstattung der Stationen, der Signaleinrichtung, der durchgehenden Bremsen u. dgl., wie selbe bisher ununterschiedlich an Bahnen mit grossem Verkehre gestellt wurden, nicht als nothwendig bezeichnet werden.

Zu diesen Erschwernissen treten bis nun auch noch weitere bezüglich der Erwerbung der Baubewilligung durch das Parlament und wegen der geforderten Sicherstellungen, welche gleichfalls die Kosten der Bahn nicht unerheblich erhöhen.

Das Comité glaubt, dass die Bauwerber für Bahnen von geringer Verkehrsbedeutung, welche bereits Seitens der Localbehörden gebilligt wurden, nicht mehr gezwungen werden sollten, erst noch die Genehmigung im Wege des kostspieligen parlamentarischen Verfahrens zu erwerben.

Es sollten die in jüngster Zeit erst geschaffenen Localverwaltungen mit diesem Rechte ausgestattet werden, unter Vorbehalt des Berufungsrechtes an die Centralverwaltung, bezw. der endgiltigen Entscheidung Seitens des mit der Aufsicht über die Eisenbahnen betrauten Departements der Regierung.

Schon hiedurch könnten beträchtliche Kosten, welche bisher in den ersten Stadien eines Unternehmens auflaufen, herabgemindert werden.

Das Comité ist daher der Ansicht, dass derlei Unternehmungen zuerst ihre Vorlagen an die Grafschaftsräthe, bezw. an die Verwaltungen grösserer Städte zu erstatten hätten, um deren Einwilligung zum Baue und Betriebe der geplanten Bahnen zu erlangen.

In allen Fällen sollte diese Bewilligung an die Bedingung geknüpft werden, dass die Majorität der Grundbesitzer und Anrainer ihre Zustimmung zum Bahnbaue ertheilt; wenn das Enteignungsrecht in Anspruch zu nehmen beabsichtigt wird, sollte die Entscheidung des Handelsamtes angerufen werden können.

Ferner solle der Entscheidung des letzteren in zweifelhaften Fällen anheim gegeben werden, ob eine projectirte Bahnlinie eine Vicinalbahn (light railway) sei, welche durch die Localverwaltungen genehmigt werden kann, oder ob dieselbe eine Bahnlinie von grösserer Verkehrsbedeutung sei, deren Behandlung dem englischen Parlament zustehe.

Dagegen hat das Comité geglaubt, sich eines Urtheils darüber enthalten zu sollen, ob die Localverwaltungen (Grafschaftsräthe) und unter welchen Bedingungen dieselben zu veranlassen wären, durch finanzielle Unterstützungen derlei Bahnunternehmungen zu fördern.

Nebst diesem allgemeinen Votum des Comité haben noch eine Anzahl Mitglieder desselben Specialvoten im Gegenstande abgegeben, und referirte das Parlamentsmitglied Mr. Storey der Vollversammlung über diese separaten Anträge.

Dieselben waren in ein Memorandum zusammengefasst, hinsichtlich welchem Mr. Storey die Entscheidung der Conferenz erbat, ob die hierin ausgesprochenen Anträge als Anhang zum allgemeinen Votum des Comité hinzugefügt werden können.

Im Memorandum wird vorerst die allgemeine Zustimmung zum genannten Votum des Comité erklärt, jedoch bedauert, dass nicht präcisere und specialisirtere Anträge gestellt wurden, und der Ansicht Ausdruck gegeben, dass die Realisirung von Vicinalbahnen, Tramways und Trambahnen (tramroads) nur dann thatsächlich gefördert werden könnte, wenn Folgendes vorgesehen wird:

1. Ein einfaches Verfahren, durch welches derlei Bahnprojecte, nachdem sie von den Grafschaftsräthen geprüft und gebilligt wurden, vom englischen Handelsamte genehmigt werden.

2. Ein einfaches und billiges Verfahren für die zwangsweise Erwerbung von Grundstücken für Bahnzwecke.

3. Dass eine Sicherstellung, bezw. ein Cautionserlag erst dann gefordert werde, wenn das betreffende Bahnproject genehmigt ist und der Grafschaftsrath verständigt wurde, dass der Bau der Bahnlinie beginnen könne.

4. Dass ein Einspruch der Grundbesitzer und Anrainer die Prüfung des Projectes durch den Grafschaftsrath oder das Handelsamt in Ansehung seiner Nützlichkeit nicht verhindern darf.

5. Dass den Grafschaftsräthen das Recht eingeräumt werde, derlei Bahnen selbst zu bauen oder deren Zustandekommen anderweitig zu unterstützen.

Bei der Discussion über diese Specialanträge erklärte das Parlamentsmitglied Mr. Dodd, dass in den ländlichen Bezirken die Frage der zwangsweisen Enteignung im Vordergrunde stehe. Die grossen Grundbesitzer würden voraussichtlich ihre Zustimmung geben, ihre Gründe zum Marktpreise und ohne Entschädigung für Wirthschaftserschwernisse abzutreten; es erscheint sogar nicht ausgeschlossen, dass dieselben einwilligen dürften, wenn dieser Marktpreis von anderer Seite erhoben würde. Die Hauptschwierigkeit liege eben in den kleinen Grundeigenthümern. Vorerst müsse daher über die Art, wie die zwangsweise Enteignung durchzuführen sei, entschieden werden, und glaubt Redner, dass ein Seitens der Localverwaltung und der Grafschaftsräthe aufzustellender Schätzmeister am besten entsprechen würde.

Mr. Rew, der Delegirte der Vereinigung der Agriculturkammern, theilte mit, dass von dieser Vereinigung ein Rundschreiben ausgesendet wurde, auf Grund dessen neun Grafschaften erklärten, dass bei ihnen ein Bedarf nach Vicinalbahnen vorhanden sei, während andere Kammern dies verneinten.

Lord Cathcart, Mitglied der landwirthschaftlichen Gesellschaft von England, warnte vor der Annahme, dass der Bau von Vicinalbahnen allein schon genüge, um dem ländlichen Nothstande abzuhelfen; jedenfalls sollten solche Linien, welche an Hauptbahnen anschliessen, stets mit der Normalspur ausgeführt werden, wenn nicht besondere Gründe dagegen sprechen oder sehr erhebliche Vortheile durch die Schmalspur erreichbar wären.

Gegen letztere Ansicht sprach sich der Delegirte der Vereinigung landwirthschaftlicher Producenten (British Farmers' Association) aus, welcher die Schmalspur für den Verkehr aus den ländlichen Bezirken mit den Städten als ausreichend bezeichnete.

Sir Samuelson erklärte, dass das Comité aus dem Grunde von weitergehenden Anträgen absah, weil zu befürchten ist, dass in diesem Falle Seitens des Parlaments Schwierigkeiten gemacht werden würden.

Die Frage des Grunderwerbes, dann jene der Ermächtigung von Localverwaltungen, solche Bahnen selbst zu bauen oder deren Bau finanziell zu unterstützen, sei besonders schwierig. Auch hätten gerade die Vertreter der Grafschaftsräthe, Lord Fitzmaurice und Mr. Hobhouse, es unterlassen, sich über diese Fragen zu äussern.

Der Präsident der Conferenz, Mr. Bryce, erklärte hierauf, dass es dem Handelsamte nur angenehm sein könnte, die Beschlüsse der Localverwaltungen bezüglich dieser Fragen zu kennen, und es daher angezeigt wäre, wenn die von diesen Verwaltungen entsendeten Mitglieder der Conferenz hiefür die erforderlichen Schritte unternehmen würden. Im Uebrigen sei kein Anstand, die vorgeschlagenen Zusätze dem Comitégutachten anzuschliessen.

Hierauf wurde die Beifügung der von Mr. Storey beantragten Zusätze zum Comitéberichte einstimmig angenommen.

In einem von den Mitgliedern Mssrs. Carruthers-Wain, Stephen Sellon und Sir Rollit abgegebenen Minoritätsvotum wurde vorgeschlagen, dass dem Handelsamte das Recht zuerkannt werde, von den bestehenden Vorschriften für den Bau und Betrieb von Tramways fallweise abzugehen und Erleichterungen zu gewähren. Weiters beantragten dieselben, dass kein Cautionserlag in dem Falle zu fordern sei, wenn Localverwaltungen (Grafschaftsräthe) derlei Vicinalbahnen, Tramways oder Trambahnen herzustellen beabsichtigen; ferner dass von anderen Bauwerbern ein Cautionserlag erst dann gefordert werde, wenn diese schon unmittelbar vor dem Baue ständen. Auch sollten diese Cautionen mit Vergütung der Interessen pro rata der vollendeten Strecken rückgestellt werden. Behufs Ermässigung der Kosten für die Erlangung der Baubewilligung spricht die Minorität den Wunsch aus, dass in Hinkunft dieselbe nicht mehr vom Parlamente, sondern vom Handelsamte nach Billigung der betreffenden Projecte durch die Localverwaltungen ertheilt werde; falls mehrere Grafschafts-Verwaltungen bei einem Bahnprojecte interessirt seien, solle das Handelsamt nach Durchführung einer localen Erhebung berechtigt sein, über ein der Bahnangelegenheit ungünstiges Minoritätsvotum hinauszugehen.

Nach dem gegenwärtigen Vorgange hindert schon der Einspruch eines Grundbesitzers oder Anrainers das Eingehen in die meritorische Beurtheilung von Bahnprojecten; dies solle in Zukunft nicht mehr eintreten, und wenn ein Bahnproject als im öffentlichen Nutzen gelegen erkannt würde, sollen dabei derlei Einsprüche nicht weiter ein Grund für die Nichtausführung des Projectes sein.

Die Minorität hält weiters dafür, dass es gegen das öffentliche Interesse sei, ohne die genaueste Erhebung in Hinkunft die Bewilligung zur zwangsweisen Enteignung von Grundstücken an solche Bahnen zu ertheilen, welche blos dem Frachtenverkehre dienen.

Endlich betonten die genannten Mitglieder in ihrem Minoritätsgutachten, dass sie unter den gegenwärtigen Verhältnissen und Bedingungen die ökonomische Realisirung von Vicinalbahnen, Tramways oder Trambahnen durch die ausschliessliche Thätigkeit der Privaten für unmöglich halten und sie es daher unter Hinweis auf die Vorgangsweise in Belgien und anderen Ländern für nothwendig halten, dass den Grafschaftsräthen und sonstigen localen Körperschaften die Berechtigung ertheilt werden müsste, für Bahnzwecke Beitragsleistungen oder Capitalsgarantien, bezw. Interessengarantien zu gewähren.

[„Railway News."]

Ein moderner Frachtschoner.

Auf der Eider-Werft in Tönning ist unter Specialaufsicht des Bureau „Veritas" ein ganz aus Stahl herzustellender Segler im Baue begriffen, der eine Reihe von Abweichungen von der allgemein üblichen Construction grösserer Ladungsschiffe aufweist. Das fragliche Fahrzeug ist bestimmt, auf der Nord- und Ostsee flache Häfen zu befahren; sein Tiefgang ist deshalb bei voller Ladung mit 2·5 m bemessen.

Der Boden des Schiffes ist beinahe flach, ein Kiel ist nicht vorhanden, die Enden des Schiffskörpers sind ausserordentlich scharf geschnitten. Um einem derart construirten Fahrzeuge Segelfähigkeit zu ertheilen, war e-

nöthig, zur Anwendung eines „Mittelschwertes" zu greifen, und da demselben vermöge der Bauart des Schiffes sehr grosse Dimensionen gegeben werden konnten, durfte auch die Takelung bis zu einem Grade vergrössert werden, der bei anderen Frachtschiffen dieser Grösse sich nicht annähernd erreichen lässt.

Die Anwendung des Schwertes hat einen doppelten Vortheil: sie ermöglicht, den Tiefgang bedeutend zu verringern und die Segelfläche, somit die Fahrgeschwindigkeit unter Segel bedeutend zu vermehren.

Die Takelung ist rein „fore and aft", alle Raasegel sind vermieden. Die Schoner- und Grosssegel sind an den Bäumen befestigt; durch diese Art der Takelung wird die Handhabung der für die Schiffsgrösse sehr grossen Segel wesentlich erleichtert, so dass die ganze Besatzung nur aus vier Mann, den Capitän eingerechnet, zu bestehen braucht. Auch hat diese Takelung den Vortheil, dass Toplastigkeit vermieden wird, was bei der grossen Höhe der Bemastung einen wesentlichen Factor bildet. Ferner können die Segel vermöge ihrer Befestigungsart viel schneller beseitigt werden, so dass bei herannahendem Sturm länger Segel geführt werden können.

Das Schwert ist in Form einer nahezu rechteckigen Wand von $4 \times 3^1/_2$ m aus Holz und Eisen hergestellt und wird in einem schmalen Brunnen, der vom Kiel bis in Lukenhöhe über Deck reicht, auf und nieder gelassen. Dieser Brunnen, der in der Flucht der Deckstützen liegt, beeinflusst die Nutzbarkeit des Schiffsraumes in keiner Weise. Seine Construction ist derart, dass die durch sein Vorhandensein unterbrochenen Längsverbände vollkommen compensirt werden, so dass dieser mittlere Theil des Schiffes dadurch noch verstärkt wird. Besonders stark sind diejenigen Theile des Brunnens construirt, die dem Schwerte als Führung dienen; es ist Sorgfalt darauf gelegt, dass das Schwert schwächer ist als die Brunnenconstruction, so dass — sollte einmal das Schiff mit niedergestelltem Schwerte auffahren — das Schwert und nicht der Schiffskörper beschädigt werden kann. Der Brunnen ist ferner so eingerichtet, dass das Schwert sowohl nach oben gehoben, wie nach unten fallen gelassen werden kann. Die Auf- und Abbewegung des Schwertes geschieht mittelst Taljen von einer Ladewinde aus. Vorrichtungen sind vorhanden, um es sowohl in seiner höchsten, wie auch in seiner tiefsten Stellung festzuhalten. An den Seiten des Schwertbrunnens sind zwei Wasserballast-Tanks angebracht, welche genügenden Ballast (30 tons) für das Schiff aufnehmen und somit die bei Segelfahrzeugen sonst erforderliche und kostspielige Arbeit des Ballastnehmens in Wegfall bringen. Die Tanks laufen nach Oeffnung der von Deck zu regulirenden Ventile von selbst voll und werden jeder mittelst einer Handflügelpumpe vom Deck aus in etwa $2^1/_2$ Stunden entleert. Diese Pumpen sind zugleich so eingerichtet, dass sie die üblichen Schiffspumpen ersetzen, indem jede von ihnen einen der Theile des Raumes, welcher vor und hinter den Tanks liegt, zu lenzen vermögen.

Da ein Schiff von der beschriebenen Bauart einen für seine Sperrgut-Tragfähigkeit sehr grossen Laderaum besitzt, kommt der geringe Raumverlust, der durch den Ballast-Tank herbeigeführt wird, nicht in Betracht. Zugleich sind die Luken so angeordnet, dass der Raum in allen Theilen bequem zu laden und zu löschen ist. Da der sonst von der Grossluke eingenommene Raum durch den Schwertbrunnen ausgefüllt wird, sind zwei grosse Luken — eine bei jedem Maste — angeordnet, und jede ist mit einer Handwinde versehen.

Durch die beschriebenen Einrichtungen wird das Schiff in Stand gesetzt, erstens schneller als andere Schiffe seiner Grösse zu segeln, und zweitens keine Zeit mit Ballastnehmen und Ballastlöschen zu verlieren.

Um endlich den Zeitverlust zu vermeiden, der bei Befahren von Revieren durch das Abwarten günstigen Windes entsteht — diese Einbusse kann in kleineren Häfen, wo keine Schlepper vorhanden sind, unter Umständen recht erheblich sein — ist das Schiff mit einem Petroleummotor ausgerüstet. Derselbe ist eincylindrig und entwickelt 12 ind. Pferdekräfte, eine Kraft, die genügend ist, dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 5 Knoten zu ertheilen, was für den besagten Zweck hinreichend ist. Der Motor ist mit einer Weihe'schen Steuerung und Schraube versehen. Die zum Antriebe der Maschine, zur Umsteuerung und zum Einrücken der Frictionskuppelung zwischen Motor und Welle dienenden Hebel liegen sämmtlich über Deck. Der Motor liegt in einem ganz aus Eisen gebildeten Raume, welcher derart in die Kajüte eingebaut ist, dass vom Laderaume nichts verloren geht, vielmehr ist hauptsächlich der sonst nutzlose Raum unter der Kajüte zur Aufstellung der Maschine ausgenützt.

Die Hauptdimensionen des Schiffes sind: Länge in der Wasserlinie 24 m, Breite 6·2 m, Tiefgang 2·5 m bei einer Tragfähigkeit von 160 tons Schwergut. Vermessung rund 100 tons Register. [„Hansa".]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Zwittau-Polička. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Prag die wegen ungünstiger Witterung abgesagte Trassenrevision, politische Begehung und Durchführung der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung zur Feststellung feuersicherer Herstellungen über das Project der Localbahn Zwittau-Polička neuerlich auf den 27. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung, betreffend die im Verwaltungsgebiete der mährischen Statthalterei gelegenen Theilstrecke wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil und mit der Leitung der Amtshandlung hinsichtlich der im Verwaltungsgebiete der böhmischen Statthalterei gelegenen Theilstrecke obiger Localbahn der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut.
[13. Februar, H.-M.-Z. 8251.]

Schleppbahn zur Dampfziegelei und Thonwaarenfabrik in Zwittau. Das vorgelegte Project für eine aus dem zur k. k. Tabakfabrik in Zwittau führenden Schleppgeleise abzweigende Schleppbahn zur Dampfziegelei und Thonwaarenfabrik des Julius Randa in Zwittau wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung übersendet.
[11. Februar, H.-M.-Z. 8541.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Kohlenschuppen in Jedlesee.) In der Station Jedlesee (transit) wurde für Zwecke des Lebensmittelmagazines der Bahnbediensteten ein Kohlenschuppen hergestellt.
[12. Februar, Z. 5003.]

— (Schrankenumgestaltung nächst Stockerau.) Der bei der Wegübersetzung in km 25·3/4 nächst Stockerau bestehende Handschranken wird in einen Zugschranken umgewandelt.
[5. Februar, Z. 3573.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Herstellungen in Libňowes.) Für die Errichtung eines vierten durchgehenden Geleises in der Station Libňowes, sowie für die für Zwecke der benachbarten Zuckerfabrik vorzunehmenden Herstellungen an Geleisen ausserhalb des Bahngrundes nebst Verlegung, bezw. Beseitigung der Waggonbrückenwaage wurde die Baubewilligung ertheilt. [6. Februar, Z. 3005.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz—Seidenberg und Josefstadt—Liebau: Aufstellung von Warnungstafeln.) Im Zuge der Linie Pardubitz—Josefstadt—Seidenberg wurden bei verschiedenen Wegübergängen 260 Stück Warnungstafeln, darunter drei Stück für Läutewerke, ferner 140 Stück Warnungstafelsäulen neu aufgestellt und 41 solcher Säulen verlängert; desgleichen wurden bei verschiedenen Wegübergängen im Zuge der Linie Josefstadt—Liebau 126 Stück Warnungstafeln und 75 Stück Warnungstafelsäulen neu aufgestellt. [5. Februar, Z. 6872.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Unzmarkt - Mauterndorf (Murthal - Bahn). (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 8. October 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen schmalspurigen steiermärkischen Landesbahn Unzmarkt-Mauterndorf wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Beginne der Geleiseanlage in der Station Unzmarkt bis zum Ende des Stockgeleises in der Station Mauterndorf 76·281 km und die Betriebslänge von Mitte des Aufnahmsgebäudes Unzmarkt bis Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Mauterndorf 76·119 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Unzmarkt	Station	0·0	732·672
Lind	Haltestelle	6·36007	736·237
Niederwölz	Station	8·91345	741·198
Teufenbach	"	10·68750	744·905
Frojach-Katschthal	"	15·32658	762·548
Triebendorf	Haltestelle	20·281	769·340
Murau	Station	26·97303	809·250
Kaindorf	Haltestelle	31·27917	827·446
St. Lorenzen ob Murau	Station	34·06093	850·150
Cäcilia-Brücke	Haltestelle	37·275	857·250
Wandritsch-Brücke	"	38·614	857·509
Stadl a. d. Mur	Station	43·9531	890·50
Einach	Haltestelle	47·2585	900·75
Turrach	Station	48·58801	910·250
Predlitz	Haltestelle	50·092	922·250
Kendlbruck	"	52·4358	939·100
Ramingstein	"	55·5897	960·500
Thomathal	Station	56·67030	967·05
Madling	Haltestelle	58·491	985·360
St. Leonhard Tamsweg	"	63·64612	1012·200
Tamsweg	Station	64·31514	1019·310
Wölting	Haltestelle	65·84460	1033·850
St. Andrä-Göriach	"	66·9385	1044·050
Lintsching	"	68·544	1055·250
Mariapfarr	Station	71·0796	1067·600
Mauterndorf	"	76·11950	1116·065

[G.-I.-Z. 22.776 ex 1894.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

20. Februar. Gesammtverkehr auf der Linie Stanislau—Husiatyn, sowie auf den Localbahnen Hliboka-Berhometh a. S.-Meżebrody und Karapcziu a. S.-Czudyn wieder aufgenommen.

21. Februar. Gesammtverkehr auf den Localbahnen Dolina-Wygoda und Hadikfalva-Radautz wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

20. Februar. In der Strecke Lemberg—Bełzec Güterverkehr voraussichtlich auf zwei Tage eingestellt.

21. Februar. Güterverkehr in den Strecken Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Bełzec wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

21. Februar. Verkehr auf der Localbahn Asch-Rossbach mit Zug 1951 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

20. Februar. Auf der Ostrauer Montanbahn wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

21. Februar. Auf der Localbahn Troppau-Bennisch wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen. Auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek wurde am 22. Februar mit Zug 3417 und in der Localbahnstrecke Wigstadtl—Bautsch mit Zug 3431 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen, und sind mithin sämmtliche Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

20. Februar. Die Localbahnlinie Landskron — Rudelsdorf wurde mit Schneepflug freigemacht, und ist der Verkehr mit Zug 1806 wieder eröffnet worden.

21. Februar. Gesammtverkehr auf der Localbahn Lobositz-Libochowitz mit Zug 2614 wieder eröffnet.

Böhmische Commercialbahnen:

20. Februar. Gesammtverkehr in den Strecken Sadova-Dohalic—Smiřic und Kopidlno—Bakow wieder eröffnet. Die ersten Züge waren Nr. 102 und 402.

21. Februar. Verkehr in der Strecke Detenic-Taxis—Dobrovic mit Zug 552 wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.:

20. Februar. In der Strecke Gr.-Jedlersdorf—Stammersdorf wurde der Zugsverkehr mit Zug 16 wieder aufgenommen.

21. Februar. In der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf wurde der Zugsverkehr mit Zug 11 a wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend aufgezählte Localbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 80.399 ex 1894, dem Reichstagsabgeordneten Paul Mandel und dem Advocaten Dr. Michael Hajós für eine von der Station Nagy-Kanizsa der Linien Budapest—Nagy-Kanizsa—Barcs und Wr. Neustadt—Nagy-Kanizsa—Pragerhof abzweigende und diese im Bereiche des Zalaer Comitates über Török-Kanizsa, Becsehely und die Gemarkung der Gemeinde Letenye in der Station Alsó-Lendva mit der Linie Boba—Alsó-Lendva—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 95.850/III ex 1894, dem Ingenieur und Bauunternehmer Gyula für eine von der zukünftigen Station Jablonicz der projectirten Localbahn Nagy-Szombat (Tyrnau) — Bogdánócz — Szenicz — Holics — österr. Landesgrenze (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1894 und Nr. 13 ex 1895) abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Hradist bis Brezova, eventuell bis Miava (Comitat Nyitra) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 2469, dem Reichstagsabgeordneten Géza Kubinyi für eine von der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Pelsöcz—Murány der Murányvölger (Muránythaler) Localbahn - Actiengesellschaft (Comitat Gömör in Oberungarn) von deren Endstation Murány ausgehende und in deren Fortsetzung diese in südwestlicher Richtung in der Endstation Tiszolcz mit der gleichfalls im Staatsbetriebe stehenden Linie Feled—Tiszolcz (Flügelbahn der Linie Fülek—Feled—Miskolcz) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Budapester Bahnhofanlagen.) Wie aus Budapest berichtet wird, wird zur Erweiterung des Franzstädter Rangirbahnhofes noch ein Grundcomplex von 17.000 Quadratklaftern in Anspruch genommen. Dann werden dort noch sechs Paar Manipulationsgeleise, zehn Paar Rangirgeleise und ein Paar Auszugsgeleise gelegt, welche sich über den Steinbrucher Abzugsgraben bis zu dem Laboratorium der k. und k. Artillerie am Gubacser Hotter erstrecken. Dieser Bahnhof wird 1890 m lang und 200 m breit

sein. Bei der am 5. Februar diesbezüglich stattgefundenen administrativen Begehung wurde die sofortige Durchführung der projectirten Arbeiten bewilligt und die Ueberbrückung der 200 m breiten Anlage zu dem Zwecke beantragt, damit die äussere Ringstrasse mit der Soroksárerstrasse für den allgemeinen Verkehr verbunden werden könne.

— (Bau eines Industriegeleises in Budapest.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen lässt ihre Station Budapest-Westbahnhof (früher Hauptbahnhof der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) durch ein im Bereiche des „Városliget“ (Stadtwäldchen) über die Herminenstrasse führendes Industriegeleise verbinden, welches bereits derzeit den Transport von Baumaterialien und Constructionsbestandtheilen für die anlässlich der Millenniumsausstellung herzustellenden Bauten, später aber die directe Zufuhr der Ausstellungsgüter vermitteln wird. Die am 8. Februar dort abgehaltene politisch-administrative Begehungscommission sprach sich sowohl für die projectirte Trasse, als auch für die Zulässigkeit der Einführung des Locomotivbetriebes zustimmend aus.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der Linie am Donauquai.) Wie aus Budapest berichtet wird, ist das Zustandekommen der elektrischen Quaibahn, und zwar in der von der Stadtbahn-Unternehmung ursprünglich projectirten Weise, nunmehr als gesichert zu betrachten. Das ursprüngliche Project ging nämlich dahin, dass diese Bahn vom Boráros-Platze (dem Endpunkte der elektrischen Ringbahn) bis zum Petöfi-Platze im Niveau der Strasse, von da ab weiter aber mittelst eines eisernen Viaductes auf der unteren Quaiplatte, und weiterhin, unter dem Franz Josef-Platze bis zur Akademie, durch einen eisernen Tunnel geführt werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1890). Es wurden aber damals von Seiten der massgebenden Behörden aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten Bedenken gegen die Fortsetzung der Linie vom Petöfi-Platze bis zur Akademie, d. i. gegen den in obgedachter Weise herzustellenden Anschluss an die Linie Rudolfsquai—Podmaniczkygasse, geltend gemacht, und erhielt die Gesellschaft vorläufig nur die Concession zum Baue der Theilstrecke Boráros-Platz (Ende der Ringstrassenlinie)—Petöfi-Platz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893, Nr. 9 und 76 ex 1894). Nachdem nun die gehegten Befürchtungen im Wege eines Recurses durch stichhältige Motivirung behoben wurden, hat das Ministerium in einem sodann sowohl an die hauptstädtische Municipalbehörde, als auch an die Direction der Budapester Stadtbahn gerichteteten Erlasse, Z. 9721/III, vom 25. Februar 1893 entschieden, dass zwar vorläufig nur der Abschnitt bis zum Petöfi-Platze genehmigt werde, dass jedoch die Quaibahn aus dem Gesichtspunkte des öffentlichen Verkehres und des Nutzens für die Bevölkerung eine grössere Bedeutung erst dann erlangen würde, wenn auch die weitere Fortsetzung bis zum Akademiepalaste, so wie die Stadtbahn-Gesellschaft sie ursprünglich projectirt hatte, zur Ausführung käme. Es wird daher der Ausbau dieser Theilstrecke, voraussichtlich jedoch erst nach definitiver Genehmigung der Baupläne für die Zufahrtsrampe zu der am Eskütér (Schwurplatz) zu erbauenden Staatsbrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 85 ex 1892), nach dem ursprünglichen Plane, d. i. in der Weise concessionirt werden, dass dieselbe vom Schwurplatze ab, auf dem unteren Quaiplateau auf Säulen basirt, bis zum Eötvös-Platze geführt würde; die Fortsetzung von hier aus und der Anschluss an die Podmaniczkygassen-Linie hätte mittelst der unter der Kettenbrücke projectirten tunnelartigen Ueberleitung hergestellt zu werden, da die Ueberleitung der Bahn auf dem Franz Josef-Platze im Niveau der Strasse im Hinblicke auf den grossen Verkehr daselbst überhaupt nicht gestattet werden könnte. Die Quaibahn, wie sie hier geplant ist, wird nun theils als Niveaubahn, theils als Flachbahn und theils als Untergrundbahn ausgeführt werden, letztere nach dem System der im Bau begriffenen Budapester Untergrundbahn, d. i. der Linie Gisela-Platz—Andrássystrasse—Stadtwäldchen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 55 und 124 ex 1894).

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 16. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Alexander von Országh und in Anwesenheit von 31 Actionären mit 560 Actien eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mir Pferdebetrieb statt. Nach Constatirung der ordnungsmässigen Einberufung und Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau ersucht der Vorsitzende um Genehmigung des Antrages der Direction, die Emission von Prioritätsobligationen im Betrage von 18,000.000 Kronen betreffend, deren Erlös zur Bedeckung der Bau- und Investitionskosten für die Umwandlung des gesammten, derzeit ausschliesslich mit Pferdekraft betriebenen gesellschaftlichen Bahnnetzes auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37, 38, 63 und 146 ex 1894, Nr. 10 und 3 ex 1895) zu verwenden sein wird.

Ausland.

Bayern. (Einrichtung des beschränkten Güterdienstes in der Haltestelle Gundelshausen.) Vom 15. Februar 1895 an können von und nach der an der Strecke Ingolstadt C.-B. — Regensburg gelegenen Haltestelle Gundelshausen Stückgüter bis zum Einzelngewichte von höchstens 250 kg abgefertigt werden.

Russland. (Reichssteuer auf den Passagier- und Eilgutverkehr in Russland.) Mit Allerhöchster Genehmigung hat der russische Reichsrath die nachstehende Verordnung erlassen, welche mit dem 1. December 1894 in Kraft getreten ist:

§ 1.

Von dem Passagierverkehr auf den Eisenbahnen ist eine Steuer zu Gunsten der Staatscasse zu erheben, welche von den Seitens der Eisenbahnen erhobenen Zahlungen mit 15 pCt. zu berechnen ist.

(Anmerkung: 1. Der Passagierverkehr auf den Pferdeeisenbahnen unterliegt dieser Steuer nicht. 2. Im Falle der Einrichtung von Passagierzügen oder Plätzen IV. Classe auf irgend einer Eisenbahn ist von diesen Zügen oder Plätzen die genannte Steuer nicht zu erheben, soferne der Transportpreis für diese Züge oder Plätze nicht mehr als $^3/_4$ Kop. pro Werst beträgt; übersteigt aber der Transportpreis diesen Betrag pro $^3/_4$ Kop. pro Werst, so ist die Staatssteuer in oben angegebener Höhe zu erheben.)

§ 2.

Von dem Passagierverkehre in Extrazügen wird die Steuer mit 15 pCt. von der Seitens der Eisenbahnen erhobenen Summe berechnet.

§ 3.

Güter, welche auf den Eisenbahnen in Passagier- oder Güter-Passagierzügen befördert werden, sowie Passagiergepäck unterliegen der Zahlung der Steuer im Betrage von 15 pCt. der erhobenen Frachtsumme.

§ 4.

Die vorstehend festgesetzte Staatssteuer ist durch die Beamten der Eisenbahnen gleichzeitig mit den den Eisenbahnen zukommenden Transportzahlungen zu erheben, wobei die von den Eisenbahnen zu erhebenden Nebengebühren nicht in Berechnung zu ziehen sind.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1894, Nr. 12, S. 419.]

England. (Neue Ueberlandsroute von London in den Orient.) Seitens der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft wurden mit den verschiedenen continentalen Eisenbahn-Gesellschaften, sowie mit der Verwaltung der ägyptischen Postpacketboote eine Vereinbarung erzielt, um von London einen Zug per Woche über Ostende nach Constantinopel ohne Wagenwechsel einzuführen, an welchen sich die Schiffsverbindung nach Alexandrien unmittelbar anschliessen wird. Der Zug wird jeden Sonntag um 10 Uhr Vormittags die Station Charing Cross und Victoria verlassen; in Dover erfolgt die Ueberfuhr nach Ostende auf belgischen Dampfern. Letzterer Hafenort wird um 3 Uhr 40 Minuten erreicht, und gelangt der Zug nach Brüssel um 5 U. 35 M., nach Köln Abends um 10 U. 52 M., nach Frankfurt um 2 U. 24 M. Früh (Montag), nach Nürnberg um 6 U. 55 M., nach Wien um 4 U. 20 M. Weiteres geht der Zug über Budapest (1 U. 35 M. Dienstag), Belgrad (8 U.), Sophia (7 U. 24 M. Nachmittag) nach Adrianopel, welches Mittwoch 5 U. 23 M. Früh, und nach Constantinopel, welches um 1 U. 50 M. Nachmittags erreicht wird. Der Dampfer geht von dort Mittwoch um 3 Uhr ab und gelangt durch das Marmara-Meer und den ruhigsten Theil des Mittelmeeres am Freitag um 5 Uhr Nachmittags nach Alexandrien. Die Seefahrt dauert nur 50 Stunden. Von Ostende ab bis Constantinopel wird der Zug nur aus zwei Schlafwagen mit je 18 Betten, einem Restaurationswagen und den nöthigen Gepäckswagen bestehen. Es werden blos in I. Classe Reisende befördert, und ist der Fahrpreis gleich jenem auf der Brindisi-Route 26 £ 14 sh 3 d.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht-, eventuell Schleppdienst, giltig für die Monate Februar und März 1895.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad—Pancsova erfolgt in den Monaten Februar und März um 7 Uhr Früh und um 1 Uhr Nachmittags; die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad—Semlin erfolgt um 10 Uhr Vormittags und um 3 Uhr Nachmittags.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Februar und März 1895.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt in den Monaten Februar und März um 6 U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vormittags, 1 U., $1^1/_2$ U., $2^1/_2$ U., $3^1/_2$ U., $4^1/_2$ U., $5^1/_2$ U. Nachmittags. Von Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff um 7 U., $8^1/_2$ U. Früh, $9^1/_2$ U., $10^1/_2$ U., $11^1/_2$ U. Vormittags, 12 U. Mittags, 2 U., 3 U., 4 U., $4^1/_2$ U., 5 U., 6 U. Nachmittags.

Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 bis 50 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben, doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen, und ist sich diesfalls, und zwar in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medusa" aus Santos.) Dieser Dampfer von 1686 Tonnen Gehalt ist am 24. November 1894 von Santos abgefahren und am 28. December 1894 mit 4 Passagieren und 1492 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,386.840 kg Kaffee (hievon 6000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 95.400 kg Kaffee, 9000 kg Häute (für Corfu), 900 kg Häute (für Pyräus). Der Werth der eingeführten Waaren betrug fl. 1,489.665 ö. W.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Finanzirungsmodus.) Anschliessend an unseren Bericht über die am 25. Jänner erfolgte Constituirung der unter der Firma „Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft" gegründeten Dampfschiffahrt-Unternehmung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) ist noch als Ergänzung desselben nachzutragen, dass die Finanzirung der Gesellschaft durch die Finanzgruppe der Ungarischen Allgemeinen Creditbank im Vereine mit jener der Ungarischen Escomptebank erfolgte. Unter der Aegide dieser beiden Banken wurde die Gesellschaft mit 10 Millionen Gulden Capital, zur Hälfte in Actien, zur Hälfte in Prioritäten, gegründet; der Staat gibt durch 20 Jahre jährlich fl. 400.000 Subvention, die in besonderen Fällen auf fl. 450.000 erhöhbar ist; der Staat participirt an dem Nutzen, wenn derselbe 5 pCt. übersteigt, nach einer gewissen Scala.

— (Zuweisung von Landungsplätzen im Bereiche der Budapester Donauquais.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in einem an die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung gerichteten Erlasse diese aufgefordert, bei der diesjährigen Eintheilung der Donauufer im Bereiche des Budapester Donauabschnittes darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) an den Budapester innerstädtischen Quais Landungs- und Depotplätze in genügender Anzahl und in entsprechendem Ausmasse zugewiesen werden. Den Intentionen des Handelsministers entsprechend, hat die hauptstädtische Communalverwaltung im Allgemeinen darauf hinzuwirken, dass fernerhin die Landungs- und Lagerplätze für Bau-, Brenn- und Werkholz, Steine, Sand, Ziegel etc. an die nach Bedarf ausdehnbaren Lagerplätze längs der Uferländen ausserhalb der genannten Quaistrecken verlegt und die hiedurch gewonnenen Räumlichkeiten zu beiden Ufern innerhalb des Stadtbereiches ausschliesslich nur den Dampfschiffahrt-Unternehmungen und für den Verkehr von Cerealien, Approvisionirungswaaren und Stückgütern reservirt werden.

Quarantainenachrichten.

Portugal. Die Regierung hat Constantinopel seit 10. Jänner für cholerainficirt erklärt; andere Häfen des Marmara-Meeres und Scutari bleiben verdächtig.

Malta. Die Regierung hat gegen Herkünfte aus Constantinopel und dem ganzen Marmara-Meere eine siebentägige Quarantaine mit Anrechnung der Fahrtdauer angeordnet. Doch ist es den von Constantinopel kommenden Schiffen gestattet, sich in Malta mit Kohle zu versorgen und im grossen Hafen ohne Detention oder Extragebühren Waaren zu nehmen.

In Folge des in Bona (Algerien) ausgebrochenen Typhus wird von Personen, welche von den Küstenhäfen Algeriens und Tunis kommen, bei ihrer Ankunft in Malta die eidliche Erklärung abverlangt, dass sie sich seit 20 Tagen nicht in Bona aufgehalten haben; im Gegenfalle wird ihnen nur nach Wechsel der Kleidung zum Zwecke der Desinfection das Landen gestattet.

Tunis. Herkünfte aus Constantinopel werden nach ärztlicher Untersuchung und eventueller Desinfection zur freien Pratica zugelassen.

Italien. Die italienische Regierung hat in Folge der Ausbreitung der Cholera an der Ostküste von Südamerika angeordnet, dass gegen alle Schiffe, welche von Uruguay und Argentinien kommen, die Bestimmungen der Sanitätsverordnungen vom 11. November 1892 und 22. April 1894 zur Anwendung gelangen.

Rumänien. Die bereits gemeldete Quarantaine in der Dauer von höchstens drei Tagen, welcher die Herkünfte aus Constantinopel unterliegen, haben Dampfer unter 600 Tonnen Tragfähigkeit, sowie alle Segelschiffe im Hafen, die grossen Dampfschiffe auf der Rhede durchzumachen.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Kreisgerichtes Eger wurde bei der Firma

„Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein"

die vom k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 7. December 1894, Z. 64.701, genehmigte Abänderung des Wortlautes dieser Firma in

„Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn"

und die Zeichnung derselben nunmehr in dieser Form eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 16. Februar herausgegebene XXII. Stück enthält unter

Nr. 828: Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 3. December 1894, Z. 61.813, betreffend die Abfuhr desinficirter Düngermassen aus Eisenbahn-Viehwagen-Desinfectionsanstalten ohne vorhergehende Einholung der bezirksbehördlichen Bewilligung hiezu.

Nr. 829: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Februar 1895, Z. 4427, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 830: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Jänner 1895, Z. 2419, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Districte Bottuschan in Rumänien nach der Bukowina.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 831: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Februar 1895, Z. 21.149, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Oppeln nach Böhmen.

Nr. 832: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Februar 1895, Z. 20.529, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach, bezw. durch Böhmen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Entwurf eines neuen, alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen den Entwurf eines neuen, vom 1. Mai 1895 ab giltigen, alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses in je zwei Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen. Das Prüfungsergebnis ist unter Rückgabe je eines Exemplares dieser Drucksachen spätestens am 1. März Abends der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Status des Schiedsgerichtes für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften pro 1895.

Obmänner:

Die Herren Hof- und Gerichtsadvocaten:
Dr. Wilhelm Lichtenstern, I., Teinfaltstrasse Nr. 4;
Dr. Ferdinand Schuster, II., Obere Donaustrasse Nr. 109;
Dr. Alfred Stern, II., Untere Donaustrasse Nr. 27;
Dr. August Periz, I., Tuchlauben Nr. 11;
Dr. Rudolf Fenz, I., Teinfaltstrasse Nr. 10.

Bureau: I., Wipplingerstrasse Nr. 34.

Secretär: Dr. Rudolf Maresch; Substitut: Dr. Gustav Walter.

Schiedsrichter:

a) Seitens der niederösterr. Handels- und Gewerbekammer die Herren Kammermitglieder:

Wilhelm Boschan, Kaufmann, I., Bäckerstrasse Nr. 9;
Julius Ritter v. Kink, Fabrikant, I., Nibelungengasse Nr. 3;
Carl Krause, Kaufmann, IV., Margarethenstrasse Nr. 2;
Richard Lieben, Grosshändler, I., Oppolzergasse Nr. 4;
Eduard Perger, Kaufmann, I., Elisabethstrasse Nr. 3;
Eduard Pfeil, Kaufmann, IV., Margarethenstrasse Nr. 43;
Leopold Pollack, Kaufmann, I., Vorlaufstrasse Nr. 3;
Hermann Robitsek, Kaufmann, VI., Mariahilferstrasse Nr. 37;
Berthold Schwitzer, Kaufmann, II., Praterstrasse Nr. 9;
Carl Strobel, Handelsagent, VI., Gumpendorferstrasse Nr. 99;
Friedrich Vogel, Mühlenbesitzer, XI., Simmering, Dampfmühlgasse Nr. 5;
Adolf Weiss, Kaufmann, I., Rudolfsplatz Nr. 13 a;
J. M. Wolfbauer, Director der Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, I., Renngasse Nr. 1.

b) Seitens der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften die Herren:

Salomon v. Bernuth, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, I., Himmelpfortgasse Nr. 5;
Clemens Wilhelm Böhm, Oberinspector der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, III., Hintere Zollamtsstrasse Nr. 1;
Guido Hegenbarth, Vorstand des Reclamationsbureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II., Nordbahnstrasse Nr. 50;
Johann Herrdegen, Inspector der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, III., Aspang-Bahnhof;
Dr. Alfred Herrmann, Secretär des Rechtsbureau der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, X., Südbahnhof (Administrationsgebäude);
Wilhelm Hübner, Inspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3;
Dr. Josef Nilius, Rechtsconsulent der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, II./2, Nordbahnstrasse Nr. 50;
Dr. Rudolf v. Pflichtenheld, Oberinspector, Rechtsconsulent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, II., Nordwestbahnhof;
Dr. Victor Edler v. Pflügl, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, VII./2, Lerchenfelderstrasse Nr. 25;
Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, IV., Waaggasse Nr. 5;
Dr. Alfred Scheiber, Inspector, Directionssecretär der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, I., Hegelgasse Nr. 6;
Dr. Bruno v. Wagner, Oberinspector, Rechtsconsulent der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, I., Schwarzenbergplatz Nr. 3;
Bohuslav Widimský, Inspector der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, VII., Stiftgasse Nr. 21.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1893 (Rückzahlung ab 1. August).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 1. September 1894).
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. September 1894).
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Serie A, Ergänzungsnetz (verlost am 1. Februar).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1886. Für je fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten. fl. 4.— Silber.
Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten. Lit. A. fl. 4.97·2 Silber.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Frcs. 7.50.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ab 31. März:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Capitalsrückzahlung.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Actiengesellschaft in Liquidation. Das Liquidations-Comité zeigt an, dass als Resultat der Liquidation von den im Umlaufe befindlichen und gekündigten, insgesammt 59.250 Stück Actien 59.191 Stück mit dem stipulirten Preise von fl. 200·50 per Stück eingelöst wurden, der Gegenwerth der bis zum 31. December 1894 zur Einlösung nicht präsentirten 59 Stück Actien, d. i. fl. 11.829·50, hingegen durch die ungarische Regierung bei der ungarischen Staats-Centralcasse in Budapest zu Gunsten der betreffenden Actienbesitzer in Baarem deponirt wurde und denselben gegen Einziehung der ausständigen Actien innerhalb der gesetzlichen Verjährungsfrist zur Verfügung steht.

Literatur.

„Verzeichniss der Tarife für den Eisenbahn-Güterverkehr, auf welchen das internationale Uebereinkommen vom 14. October 1890 Anwendung findet.“ Herausgegeben von dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern.

Unter dem vorbezeichneten Titel hat das Centralamt in Bern als Beilage zur Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport eine mit ausserordentlicher Sorgfalt gearbeitete übersichtliche Zusammenstellung aller jener Tarife erscheinen lassen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr im Geltungsbereiche desselben Anwendung findet.

Wesentlich gefördert wurde die Uebersichtlichkeit dieses Verzeichnisses dadurch, dass die Tarife nach den Vertragsstaaten, und zwar derart geordnet sind, dass bei jedem Staate nur jene Tarife namentlich aufgeführt erscheinen, für welche die Geschäftsführung in den Händen der Eisenbahn-Verwaltungen dieses Staates liegt, mit der Folge, dass in einem bei jedem Staate vorgedruckten Verzeichnisse auf jene weiteren Tarife verwiesen ist, an welchen die Eisenbahnen des Staates weiter betheiligt sind.

Dadurch, dass das Verzeichniss alljährlich neu ausgegeben werden soll, und in gewissen Perioden, welche festzusetzen der bevorstehenden Conferenz der Vertragsstaaten anheimgegeben wird, auch Nachträge zu diesem Verzeichnisse erscheinen werden, wird dessen Brauchbarkeit für den Tariffachmann, sowie für die Geschäftswelt, insbesondere für den Spediteur, noch wesentlich erhöht.

Von dem Verzeichnisse ist auch bereits eine französische Ausgabe erschienen. Die Anordnung der letzteren entspricht grundsätzlich derjenigen des deutschen Verzeichnisses, nur sind auf Verlangen der betreffenden Verwaltungen die in französischer Sprache erschienenen Tarife der Belgischen Staatseisenbahnen und der grossen Belgischen Centralbahn im Abschnitt Belgien zusammengestellt, während im deutschen Verzeichnisse diese Tarife nach den Verwaltungen geordnet sind, denen die Geschäftsführung im betreffenden Verbande zukommt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der directen Tarife für den Güterverkehr mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in den nachgenannten Tarifen nebst Nachträgen für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg enthaltenen Frachtsätze treten ab 1. April 1895 vorläufig ohne Ersatz ausser Kraft.

1. Tarif für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. August 1894.
2. Tarif für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894.
3. Tarif für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 3, vom 1. December 1894
4. Tarif für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1887.
5. Tarif für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. October 1887.
6. Tarif für Rindentransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894.
7. Tarif für Kohlentransporte, Theil V, Heft Nr. 3, vom 1. Mai 1892.
8. Tarif für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894.
9. Tarif für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894.
10. Tarif für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 3, vom 1. December 1891.
11. Ausnahmetarif für Bier in Fässern und leer zurückgehende Bierfässer vom 1. März 1892.
12. Ausnahmetarif für Sämereien ab Brünn vom 10. Februar 1889.

Ferner treten am gleichen Tage die im Verfügungswege hinsichtlich Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg eingeführten Frachtsätze für Eichenholzextract ab Eszek, Barcs und Sissek ausser Kraft.

Wien, am 18. Februar 1895. [112]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif für Grosshornvieh-Transporte von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Passau, Simbach und Salzburg.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem vom 1. März 1895 giltigen, vorstehend bezeichneten Specialtarife ist ein Berichtigungsblatt, enthaltend abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Bojan, Kimpolung, Nowosielitza und Radautz, erschienen.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes werden gleichzeitig mit dem citirten Haupttarife zur Ausgabe gebracht.

Wien, am 20. Februar 1895. [113]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Allgemeiner Tarif Theil I der österr.-ungar. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893.

Ausgabe des Nachtrages VI hiezu.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1895 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. April 1895 tritt der oben genannte Tarifnachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält, und zwar:

I. Ergänzung des Verzeichnisses jener österr. und ungarischen Eisenbahnen, für welche der Tarif Theil I giltig ist.
II. Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes.
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter.
V. Aenderung, bezw. Ergänzung der Güterclassification.
VI. Aenderung, bezw. Ergänzung des Verzeichnisses der nach II-A-A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren, und
VII. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 Kreuzer per Stück bezogen werden.

Wien, am 19. Februar 1895. [114]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1895 gelangt der Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donau-Stationen nach Sissek, Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1894 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Wien, am 20. Februar 1895. [115]

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis und Oelsaaten.) Mit Schiffahrtsbeginn 1895 tritt unter Aufhebung des bisherigen, im Jahre 1893 eingeführten Tarifes ein neuer Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten, als: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Malz, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Heide, Heidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukurutz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), Rohreis, Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwoll-, Kanarien- und Spörgelsamen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl in Kraft.

Der Tarif besteht aus allgemeinen Tarifbestimmungen; aus der Tariftabelle A, enthaltend die Frachtsätze von und nach den Donaustationen zwischen Moldova und Ercsi, den Franzens-Canal-, Franz Josefs-Canal-, Save-, Drau-, Theiss-

und Bega-Canal-Stationen einerseits und den Stationen Sissek, Barcs, Mohacs, Teteny-Budapest, Gönyö-Raab, Pressburg, Fischamend, Wien Praterquai-Nordbahnlände und Donauquaibahnhof, Korneuburg, Linz andererseits; aus der Tariftabelle B mit den Frachtsätzen von und nach den Stationen der Strecke Budapest—Tulln einerseits und den Stationen der Strecke Waitzen—Engelhartszell andererseits; aus der Tariftabelle C mit den Frachtsätzen zwischen den Donaustationen der Strecke Galatz—Orsova einerseits und den Stationen Orsova, Bazias, Pancsova, Belgrad und Semlin, Neusatz, Temesvar, Szegedin, Essegg, Mohacs, Barcs, Sissek, Budapest, Raab. Pressburg, Wien Praterquai-Nordbahnlände und Donauquaibahnhof, Korneuburg, Linz andererseits; aus der Tariftabelle D, enthaltend den Tarif für Schleppverstellungen im Budapester Localrayon; aus der Tariftabelle E, enthaltend den Tarif für Schleppverstellungen im Wiener Localrayon; aus Bestimmungen rücksichtlich der Uebernahme der Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen, und aus einer Tabelle über die Transport-Versicherungsgebühren (Assecuranzprämien) für Mehrwerthe bei Eil- und Frachtgütern, welche auf Dampfbooten und Schleppschiffen befördert werden.

Den allgemeine Tarifbestimmungen sind nachstehende Anordnungen zu entnehmen:

1. Die Frachtsätze des Specialtarifes kommen für ganze Schleppladungen alla rinfusa (geschütteter) oder sackirter Waare von mindestens 3000 q (bei Hafer von mindestens 2500 q), nach einer Bestimmungsstation aufgegeben, zur Anwendung. Bei Expedition von sackirten Theilsendungen in Mengen von mindestens 1000 kg per Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht erhöhen sich die Frachtsätze dieses Tarifes um 6 kr. ö. W., bezw. um 15 Cts. Gold per 100 kg. Sackirte Theilsendungen werden nur an gesellschaftlichen Stationen zur Beförderung angenommen.

2. Werden Schleppe zur Verladung eines höheren Quantums als 3000 q (2500 q Hafer) bestellt, so wird die Frachtgebühr in minimo für das Bestellquantum berechnet. Im Falle Schleppe mit geringerem Tragvermögen, als das Bestellquantum beträgt, beigestellt werden, wird bei voller Ausnützung des Laderaumes des Fahrzeuges der Frachtberechnung die thatsächlich verladene Menge zu Grunde gelegt.

3. In nachstehenden Fällen werden die Frachtsätze dieses Specialtarifes mit einem fünfpercentigen Frachtzuschlage gerechnet:

a) bei Schleppladungen unter 3000 q (bei Hafer 2500 q);

b) wenn ein Fahrzeug seine Ladung an drei Ladeplätzen erhält, wobei bemerkt wird, dass Completirungen der Fahrzeuge nur in der Richtung nach der Bestimmungsstation gestattet sind.

Dieser Frachtzuschlag erstreckt sich auf die Fracht der ganzen Ladung des Schleppes. Bei Verladungen an mehr als drei Ladeplätzen ist rücksichtlich der Frachtberechnung eine besondere Vereinbarung zu treffen.

4. Wenn vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschaft Theillöschungen ganzer Schleppladungen vor Erreichung der Bestimmungsstation vorgenommen oder wenn aus einem Schleppe nur ein Theil der darin verladenen Fracht am Bestimmungsorte gelöscht und die Restladung über den ursprünglichen Bestimmungsort hinaus weiterbefördert werden sollte, werden für derartige Sendungen die Frachtsätze dieses Specialtarifes bis und ab der Station, wo die Theillöschung erfolgt, berechnet. Die bis zu dieser Station erwachsenden Fracht- und Nebengebühren können nach Wahl der Partei entweder vor der Neuaufgabe baar beglichen oder der Restsendung als provisionsfreie Nachnahme angelastet werden.

5. Die Frachtsätze verstehen sich in österr. Währ. Banknoten, bezw. in Centimes Gold per 100 kg, inclusive eventueller fünfpercentiger ungarischer Transportsteuer, Assecuranz (Transportversicherung) bis zum Maximalwerthe von 9 fl. ö. W. (19 Frcs.), in welchem Werthe die Schiffsfracht ab Aufgabsstation bereits enthalten ist, bei sackirten Theilsendungen auch inclusive Ein- und Ausladung, sowie Abwaage bei der Einladung, dagegen exslusive Ein- und Ausladung bei Schleppladungen und exclusive sonstiger Nebenspesen. Ueber jede Sendung ist in dem Frachtbriefe der Gesammtwerth der Waare, welcher den Marktpreis an der Aufgabsstation und die für den Transport erwachsende Fracht umfasst, anzugeben. Wenn der Gesammtwerth obigen Maximalwerth von 9 fl. (19 Frcs.) übersteigt, wird die resultirende Differenz als Mehrwerth behandelt, und muss die Versicherung dieser Mehrwerthe bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft laut Versicherungstabelle — Anhang zum allgemeinen Frachtentarife — erfolgen.

6. Bei Havariefällen von Fahrzeugen, welche nicht unter Frachtengarantie beladen wurden, wird die Entschädigung für das havarirte Quantum, wenn das Gesammtquantum bei der Ausladung nicht nachweisbar ist, auf Grund des von der Aufgabsstation in den Frachtbriefen und Aufgabsrecepissen vermerkten, nach Tiefgang des Schleppes constatirten Gesammtgewichtes vorgenommen.

7. Wird die Ein- oder Ausladung von Sendungen in Säcken unter Zustimmung der Gesellschaft von der Partei besorgt, so werden für je eine Manipulation 2 kr. ö. W. in Noten, bezw. 5 Cts. per 100 kg an die Partei im Reclamationswege gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes vergütet. Bei Schleppladungen sackirten Getreides wird, wenn die Gesellschaft die Ein- und Ausladung besorgt, eine Gebühr von je 3 kr. per 100 kg, bezw. von 7 Cts. für je eine Manipulation separat in Anrechnung gebracht. Für den Umschlag von Sendungen, welche geschüttet in Barcs ankommen, wird eine Umschlagsgebühr von $4^1/_2$ kr. per 100 kg berechnet. Für Egalisiren des Sackgewichtes kommt eine Separatgebühr von 2 kr. per 100 kg in Rechnung. Für den Umschlag sackirter Sendungen in Barcs wird eine separate Umschlagsgebühr nicht berechnet.

8. In Verkehren, für welche keine Tarife erstellt sind, kommen die Sätze der nächst weiter gelegenen Station zur Anwendung.

9. Für die Berechnung der Fracht ist ausschliesslich der Tag der Aufgabe, bezw. der Uebergabe des Frachtbriefes nach vollendeter Einladung bei der betreffenden Agentie massgebend.

10. Die Kosten für Schifftungen geschütteter Schleppladungen speciell auf dem Hauptstrome der Donau werden von der Gesellschaft aus Eigenem bestritten. Hieraus kann aber kein Anspruch auf die unbedingte Expedition oder Schifftung der beladenen Schleppe abgeleitet werden, namentlich nicht für Schleppe auf der unteren Donau, weil über die Kataraktenstrecke nächst Orsova die Passage auch von geschifften Getreideschleppen stets vom jeweiligen Wasserstande abhängig ist. Eventuelle Schifftungen von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, sowie auf den Canälen werden durch die Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen. Für Schifftungen sackirter Waare werden den Parteien keine Schifftungsspesen in Anrechnung gebracht. Dagegen hat die Partei für die bei Schifftungen geschütteter Waare und sackirter Sendungen erwachsenden Zollspesen stets aufzukommen.

11. Die tarifmässigen Fracht- und sonstigen Gebühren sind stets vor Beginn der Ausladung zu entrichten. Bei Schleppladungen werden eventuelle Frachtrichtigstellungen auf Basis des Gewichtsbefundes nach der Ausladung gegen Vorlage der Original-Schiffsfrachtbriefe vorgenommen. Die Frachtgebühr für sackirte Theilsendungen wird nach dem bei der Aufgabe ermittelten Gewichte eingehoben.

12. Die Parteien haben die Ein- und Ausladung der Fahrzeuge cumulirt in folgenden Fristen zu bewerkstelligen, und zwar: Schleppladungen von 8000 q und darüber binnen 19 Tagen, von 7000—8000 q binnen 18 Tagen, von 6000 bis 7000 q binnen 17 Tagen, von 5000—6000 q binnen 15 Tagen, von 4500—5000 q binnen 14 Tagen, von 4000—4500 q binnen 13 Tagen, von 3500—4000 q binnen 12 Tagen, von 3000—3500 q binnen 11 Tagen, von 2500—3000 q binnen 9 Tagen, von 2000 bis 2500 q binnen 7 Tagen, von 1500—2000 q binnen 5 Tagen, und unter 1500 q binnen 4 Tagen zusammen. Bei Weiterbeförderung einer bereits schwimmenden Schleppladung, sei es durch Umkartirung oder durch Neuaufgabe, kann die tarifmässige cumulative Ladefrist nur einmal und nur für die Gesammt-Transportstrecke in Anspruch genommen werden. Jede Ladung bildet für sich ein geschlossenes Ganzes, und ist die Uebertragung etwa ersparter Ladetage auf eine frühere oder spätere Ladung unter keinen Umständen gestattet. Die in diese Ladefristen fallenden Regentage, Sonntage und nachstehende Feiertage werden der Partei nicht als Ladetage angerechnet: in Oesterreich-Ungarn die katholischen Feiertage, der Tag des Landespatrons, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes. Bei der Einladung wird der Tag der Anstellung des Schleppes, bei der Ausladung der Tag, an welchem der Schlepp in der Empfangsstation ankommt, bezw. an welchem die Partei das Aviso über die Ankunft des Fahrzeuges zugestellt erhält, nicht als Ladetag gerechnet. Falls jedoch ein Schlepp an mehreren Stationen geladen wird, wird nur an der ersten Ladestation der freie Anstellungstag zugestanden.

13. Für jeden Tag, um welchen die cumulirten Ein- und Ausladefristen — in welche bei Umkartirungen auch die über die im Punkt 10 fixirte Dispositionszeit sich etwa ergebenden Stehtage einzurechnen sind — überschritten werden, also auch für die in die Ueberschreitung fallenden Regen-, Sonn- und Feiertage, wird bei einer Ladung von 4000 q aufwärts ein Wartegeld

von 40 fl., von 2500—4000 q ein solches von 30 fl., und unter 2500 q von 20 fl. Banknoten ö. W. pro Tag berechnet und vom Empfänger der Sendung unnachsichtlich eingehoben. Bei Begleichung der in Gulden ö. W. bezifferten Wartegelder in einer anderen Währung erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescourse. Die Gesellschaft behält sich vor, die Wartegelder zu erhöhen oder die Ladefristen zu kürzen oder auch beide Massregeln gleichzeitig vorzunehmen, welche Tarifmassnahmen vom Tage der Einführung ab auch für bereits schwimmende Sendungen angewendet werden.

14. Bei Elementarereignissen oder wo Gefahr im Verzuge ist, treten die zugestandenen Ladefristen ausser Kraft, und sind die Parteien in solchen Fällen verpflichtet, die Entfrachtung der Schleppe über geschehene Aufforderung sofort zu beginnen und in der möglichst kürzesten Frist zu bewerkstelligen, widrigenfalls die Gesellschaft berechtigt ist, die Ausladung auf Gefahr und Kosten der Empfänger selbst vorzunehmen.

15. Für zur Beladung angestellte Propeller werden sowohl hinsichtlich der Fracht, als der Ein- und Ausladefristen fallweise separate Bedingungen vereinbart.

16. Umkartirungen, sowie Neuaufgaben bereits schwimmender Schleppladungen nach innerhalb des Rahmens der im vorliegenden Tarife behandelten Verkehrsgebieten können, insoferne die Gesellschaft hierauf eingeht, in der Regel nur einmal stattfinden und müssen spätestens innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Avisirung rechtzeitig bei den betreffenden Dispositionsstellen (Verkehrsdirection Budapest, Hauptagentie Wien) angemeldet werden. Die etwa in Anspruch genommene längere Dispositionszeit (Stehtage) wird den verbrauchten Ladefristen zugerechnet. Die Gesellschaft behält sich vor, Umkartirungen nach den bayerischen Schiffsstationen fallweise zuzulassen. Die bei Umkartirungen durch nothwendige Umladungen erwachsenden Manipulationsspesen hat die Partei zu tragen.

17. Die in Budapest oder Wien eintreffenden Getreideschleppe werden an dem Adressorte oder an dem vom Empfänger bekanntgegebenen, innerhalb der Landungsplätze, das ist für Budapest: Altofen, untere Inselspitze — Budapester Verbindungsbahn-Brücke, für Wien: Zwischenbrücken städtisches Lagerhaus, gelegenen Ausladepunkte behufs Löschung angestellt und über specielles Einschreiten unentgeltlich auch noch an einen zweiten innerhalb der vorbezeichneten Landungsplätze befindlichen Ausladepunkt verstellt. Für jede weitere Verstellung gelten die Tariftabellen D, bezw. E. Die bezüglichen Gebühren sind vor Beginn der Ausladung, bezw. vor Verstellung der Schleppe an der Bestimmungsstation Budapest oder Wien zu erlegen und werden ganz eingehoben, ob nun der Schlepp complet oder theilweise beladen ist. Schiffobjecte werden den Mutterschleppen gleichgehalten, und erfolgt auch bei diesen die Anstellung und erste Verstellung unentgeltlich, während für jede weitere Verstellung die entfallende Tarifgebühr zur Einhebung gelangt. Die durch die Verstellungen auflaufende Zeit wird von der Ausladefrist nicht abgerechnet.

18. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements vom Jahre 1876, bezw. dessen Nachtrag I vom Jahre 1883, sowie die Tarifbestimmungen des allgemeinen Frachtentarifes nebst Nachträgen.

Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vororteverkehr. (Neuer ermässigter Tarif für Monatskarten.) Am 1. April 1895 tritt ein neuer Tarif für Monatskarten (Stationstarif) im Berliner Stadtbahn-, Ringbahn- und Vororteverkehr an Stelle des Tarifes vom 1. April 1893 in Kraft. Der neue Tarif enthält umfangreiche, zum Theil bereits im Verfügungswege eingeführte Preisermässigungen und eine Anzahl in Folge Vereinfachung des Tarifes nothwendig gewordene Erhöhungen. Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 daselbst genehmigt worden. Nähere Auskunft ertheilen das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz und die Fahrkarten-Ausgabestellen im Stadt-, Ring- und Vororteverkehr.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
380	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarifes, Theil II, Heft 1	Reichenau a. d. Kněžna	Chemnitz	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1 giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfge. A 117, B 1		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und werden bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A doppelt in Abzug gebracht
					Dahlen					A 117, B 1				
					Erdmannsdorf					A 114, B 1				
					Klotzsche					A 103, B 1				
					Mügeln bei Pirna					A 84, B 1				
					Oschatz					A 114, B 1				
					Radebeul					A 94, B 1				
					Seifhennersdorf					A 78, B 1				
					Wurzen					A 123, B 1				
				oder vice versa										
381	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren aller Art zum Export in beliebiger Verpackung	Bilnitz-Brumow	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Pfge. a) 213, b) 166		Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek						a) 187, b) 147				
				Bisenz Stadt						a) 187, b) 147				
				Gaya						a) 187, b) 147				
				Hradisch						a) 177, b) 139				
				Hullein						a) 161, b) 127				
				Krasna						a) 186, b) 146				
				Kwassitz-Tlumatschan						a) 165, b) 130				
				Olmütz						a) 138, b) 110				
				Pohl						a) 175, b) 138				
				Petersdorf						a) —, b) 130				
				Sternberg K.F.N.B., k.k.ö.St.B.						a) 147, b) 117				
				Ungar.-Hradisch Stadt						a) 183, b) 145				
				Vlarapass						a) 216, b) 168				
				Wall.-Meseritsch						a) 186, b) 146				
				Weisskirchen						a) 167, b) 133				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch diese Transporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. transit oder nach Tetschen Oe.N.W.B. transit lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Duplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hamburg, Bremen oder Bremerhafen nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen nachgewiesen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstens 31. März 1896 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendung auf Sendungen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gustavburg, resp. zu den Rhein-/Main-Umschlagplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der erwähnten Frachtdocumente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, resp. Tetschen auch noch durch die Schiffsladescheine ab den Rhein-/Main-Umschlagsplätzen der Nachweis geliefert werden, dass die Weiterbeförderung nach Belgien und Holland erfolgt ist. Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen oder Bremerhafen oder nach Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein-/Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
382	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine a) der Classe C b) des Specialtarifes 3	Chrast	Prag Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	a) 34·4 kr. b) 30·3 kr.	a) 25·0 kr. b) 25·0 kr.	a) 9·4 kr. b) 5·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
383	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Baumateriale, Maschinentheile und sonstige Fabrikseinrichtungs-Gegenstände	Sämmtlichen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Rossitz Oe.N.W.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September 1895	Localtarif	Verschieden	50%ige Ermässigung der Localfrachtsätze*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Partei „Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz" als Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1896	*) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben. Die Ermässigung hat nur Giltigkeit für Sendungen zum Baue der Zucker-Raffinerie Heinr. Benies in Rossitz
384	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Liblic-Bišic Segen-Gottes	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 20·4 22·8		Im Kartirungswege		
385	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Lehm der Pos. E—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Z l i v	Lundenburg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	38·1 kr.		Im Kartirungswege		
386	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Pos. E—6 und E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Z ö p t a u	Wien Nordbahnhof, Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 1000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif des Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehres vom 1. Juli 1893	80·3 kr.	71·3 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
387	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Abbruchmateriale, als: Abbruchziegel, Bruchsteine etc.	Friedanwerk	Donawitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Besteht keiner	6 Kreuzer		Im Kartirungswege		Die Verladung der Transporte in der Haltestelle Friedauwerk kann nur unter speciellen Bedingungen erfolgen
388	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	O l i v e n ö l	Triest und Fiume	den in den Ausnahmetarif 4 d des nebenbezeichneten Tarifes aufgenommenen deutschen Stationen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895, oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischen Verbandsverkehr vom 1. Juli 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 c des nebenbezeichneten Tarifes	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 d des nebenbezeichneten Tarifes	Verschieden	Im Kartirungswege		
389	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	O l i v e n ö l	Triest und Fiume	Beuthen O.S.E. Breslau (Freib. Bhf.) " (O.S. Bhf.) Brieg Cosel-Kandrzin Cottbus Forst Glatz Gleiwitz Glogau Guben Hirschberg in Schles. Kattowitz Leobschütz Liegnitz Myslowitz Neisse Neustadt O.S. Oppeln Posen Ratibor Sagan Schweidnitz Spremberg Waldenburg i. Schles. oberer Bhf. Waldenburg i. Schles. unterer Bhf.	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif II für den Triest-, resp. Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1893	Frachtsätze der Wagenladungsclasse B des nebenbezeichneten Tarifes, insoweit solche vorgesehen sind	Pfennig 322 336 336 363 332 360 355 299 329 370 378 301 313 335 334 307 334 352 357 436 313 347 313 346 291 295	 5 *) (Beuthen O.S.E. bis Cottbus) 4 *) (Forst) 5 *) (Glatz bis Waldenburg i. Schles. unterer Bhf.)	Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres in d o p p e l t e m Betrage von den Frachtsätzen a b z u z i e h e n sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
390	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Schleifholz bis 6·3 m Länge	Kleblach-Lind	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- u. Abladen hat durch die Parteien veranlasst zu werden. Sendungen müssen von Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabriken bezogen und daher an diese Fabriken adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	144 Heller	103 Heller	41 Heller	Im Kartirungswege		
391	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen													

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte vom 24. Jänner l. J., Nr. 11, sub fortl. Nr. 209, publicirte Frachtermässigung ist, wie folgt, zu ergänzen:

a) In der Rubrik „für die Transportstrecke von" ist vor „Troppau M.S.C.B." das Wort „Lagerhaus" und am Schlusse in beiden Rubriken „von—nach" die Worte „oder umgekehrt" zu setzen;

b) in der Rubrik „bei Erfüllung etc." ist in der ersten und in der vorletzten Zeile zwischen „in" und „Troppau" das Wort „Lagerhaus" einzuschalten.

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publikation im Verordnungs-Blatte Nr. 21 ex 1895, sub Post 347, hat die Aufgabsstation Aussig (St.E.G. oder A.T.E.) richtig zu lauten: Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 26. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ausdehnung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Wels—Unter-Rohr nach Viechtwang oder Scharnstein auf die Fortsetzungsstrecke bis Grünau.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Advocaten, Reichsrathsabgeordneten und Präsidenten des Verwaltungsrathes der Welser Localbahn-Gesellschaft, Dr. Johann Schauer in Wels, mit dem Erlasse vom 3. November 1894, Z. 58.435 (Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 27. November 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Sattledt oder einem anderen geeigneten Punkte der Localbahn Wels—Unter-Rohr nach Viechtwang oder Scharnstein auf die Fortsetzungsstrecke bis Grünau ausgedehnt.

Wien, am 11. Februar 1895. Z. 5496.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergut-Localbahn nach Altaussee zum Fusse des Loser.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Schwarz, Wagendorfer & Comp. in Aussee die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergut-Localbahn nach Altaussee zum Fusse des Loser im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Februar 1895. Z. 1638.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. Februar 1895, Z. 10.045, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Note vom 6. Februar hat das k. k. Handelsministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass die am 1. Februar eröffnete und im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn stehende

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn

dem internationalen Eisenbahn-Transportdienst unterstellt wird.

Das genannte Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 entgegengenommen und dieselbe nach Vorschrift des Art. 57, Z. 1, den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntniss gebracht. Eine Aenderung der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken findet nicht statt, nachdem die Buschtěhrader Eisenbahn in dieser Liste bereits enthalten ist. Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die neue Linie vom Datum der Betriebseröffnung an.

Wien, am 21. Februar 1895.

Fortschritte des Schiffbaues in England.

Der hauptsächlichste Unterschied zwischen den in der Gegenwart für die Handelsmarine gebauten Schiffen und den in früheren Jahren hergestellten beruht wohl auf dem beständigen Wachsen in den Dimensionen. Dies gilt gleichmässig für Dampf- und Segelschiffe, für gewöhnliche Frachtschiffe, wie für die grossen Passagier-Packetdampfer. Vor 20 Jahren noch ging der durchschnittliche Brutto-Tonnengehalt der im British Register eingetragenen Dampfschiffe nicht über 1100 Tonnen hinaus; vor 10 Jahren stieg der Durchschnitts-Tonnengehalt auf 1400, und gegenwärtig hat der Brutto-Tonnengehalt im Durchschnitt die Höhe von über 1800 erreicht. Aehnlich bei den Segelschiffen. Vor 20 Jahren ging der durchschnittliche Tonnengehalt nicht über 1100 Tonnen hinaus; 10 Jahre später stieg er auf über 1500, und gegenwärtig hat er die Höhe von über 1700 erreicht.

Diese Vermehrung des Tonnengehaltes ist jedoch nicht zur Gänze dem Wachsen in den Dimensionen zuzuschreiben, denn seit mehreren Jahren hat man auch eine grössere Völligkeit in der Form der Schiffe zur Anwendung gebracht, als dies vor einem Vierteljahrhundert der Fall war.

Um das Jahr 1870 hatten Waarendampfer im Allgemeinen einen Tonnengehalts-Coëfficienten zwischen 0·70 und 0·75, und nur wenige überschritten den letzteren Völligkeitsgrad. Jetzt sind für solche Schiffe Tonnengehalts-Coëfficienten bis zu 0·85 nichts Ungewöhliches, und selbst diese hohe Ziffer wird manchmal überschritten. Für gewöhnliche Frachtzwecke bestimmte Dampfer besitzen gegenwärtig fast ausnahmslos flache Böden, volle Enden und starken Spring; ein jedes dieser Elemente bezweckt die Vergrösserung des Coëfficienten und des Verhältnisses zwischen der Todtgewicht-Tragfähigkeit und dem Leichtgewicht von Hull und Maschinenwerk.

Segelschiffe hinwiederum baute man vor einem Vierteljahrhundert selten mit einem Tonnengehalts-Coëfficienten von mehr als 0·70. Viele der am Clyde gebauten schnellen Klipper hatten Coëfficienten nicht über 0·64. Gegenwärtig ist auch bei den Segelschiffen in gleichem Masse wie bei den Dampfern eine grössere Völligkeit in der Form zur Anwendung gekommen, und bei einigen neuen Seglern grösster Dimension sind Coëfficienten von 0·78 und sogar 0·80 erzielt worden. Diese Aenderungen, verbunden mit einer Reduction des Gewichtes des Schiffskörpers in Folge Einführung von weichem Stahl als Baumaterial und grosser Verbesserungen in den Maschinen, sowohl was das Verhältniss des Totalgewichtes zu den indicirten Pferdekräften, als auch den viel geringeren Kohlenverbrauch betrifft, machen ein modernes Schiff zu einem weit ökonomischeren Gewichtsträger als die früheren, und lassen die Thatsache begreiflich erscheinen, dass bei der gegenwärtigen gedrückten Lage des Frachtenmarktes eine so grosse Anzahl von Schiffen alter Type abgetakelt aufliegt. Für Eigenthümer von Schiffen, die nicht vom neuesten Typ sind, nicht Maschinen der anerkannt besten Art besitzen, ist der Ausblick in die Zukunft ein recht düsterer, denn ausser im Falle einer ganz besonderen Nachfrage nach Tonnengehalt gibt es für ihre Schiffe wenig Aussicht auf lohnende Beschäftigung.

Die Vortheile der modernen Typen wurden jedoch nicht ohne Opfer gewonnen, vielmehr bringt die grössere Völligkeit der Form der Schiffe zwei Nachtheile mit sich: nämlich eine Abnahme der Geschwindigkeit für ein gegebenes Verhältniss der indicirten Pferdekräfte zum Tonnengehalt und eine Verschlechterung der Seeeigenschaften derart gebauter Schiffe. Besonders bei schlechtem Wetter, wenn das Schiff gegen eine Stosssee zu kämpfen hat, wird der erstgenannte Nachtheil der übermässigen Völligkeit sich stark fühlbar machen. Bei den im Verhältnisse zur Grösse der Schiffe geringen Geschwindigkeiten, mit welchen Waarendampfer im Allgemeinen zu fahren pflegen, bildet die Reibung der Flächen das hauptsächlichste Element des zu bewältigenden Widerstandes, und macht dieselbe thatsächlich gegen 90 pCt. des Gesammtwiderstandes aus. Diesbezüglich dürfte zwischen scharf- und vollgebauten Schiffen im Verhältnisse zu ihren Totaldeplacements kein grosser Unterschied herrschen. Die Anwendung eines grösseren Völligkeitsgrades wird daher, solange nur geringe Geschwindigkeiten in Frage kommen, keinen beträchtlichen Verlust herbeiführen. Nimmt die Grösse des Schiffes zu, so erhöht sich auch die Geschwindigkeit, mit welcher dasselbe in rationeller Weise getrieben werden kann, das ist die höchste Geschwindigkeit, bei welcher der Widerstand erfahrungsgemäss noch Reibungswiderstand bleibt. Wird diese Geschwindigkeit überschritten, kommt der Widerstand der Wellenbildung in Betracht, und bei hoher Geschwindigkeit ist er vollkommen gleich dem Reibungswiderstande. Dr. White's „Manual of Naval Architectur“ enthält diesbezüglich einen interessanten Vergleich, welcher die Wirkung zeigt, die eine Erhöhung der Geschwindigkeit bei einem kleinen Schiffe auf den Widerstand ausübt, im Vergleiche mit derselben Geschwindigkeitserhöhung bei einem viel grösseren Schiffe. Die beiden in Vergleich gezogenen Schiffe sind die „Greyhound“ und die „Merkara“, das erstere Schiff 160′, das letztere 360′ lang, und der Widerstand ist gegeben in Tonnen Spannung an einem Bugsirtau, durch welches den beiden Schiffen die dem Vergleiche zu Grunde liegenden Geschwindigkeiten ertheilt werden. Bei einer Geschwindigkeit von 4 Knoten sind die Widerstände (= 0·4, bezw. = 1 Tonne) noch gänzlich der Reibung zuzurechnen. Bei 8 Knoten betragen die Widerstände 2·5, bezw. 3·9 Tonnen, und bildet die Reibung noch bei Weitem das Hauptelement des Widerstandes bei beiden Schiffen. Bei 12 Knoten ist der Widerstand beider Schiffe = 9, jener der „Greyhound“ in hohem Grade Wellenbildungswiderstand, jener der „Merkara“ noch überwiegend Reibungswiderstand; bei dem ersteren Schiffe ist die ökonomische Geschwindigkeitsgrenze bereits überschritten, beim letzteren noch nicht.

Noch in einem anderen Punkte zeigen moderne Schiffe einen entschiedenen Vortheil über die älteren, und zwar in Bezug auf Stabilität. Die englischen Schiffbauer haben seit längerer Zeit erkannt, dass, um ein Schiff in den Stand zu setzen, eine entsprechend gestaute Ladung sicher zu tragen, es nothwendig ist, demselben eine genügende Breite zu geben, und heutzutage ist ein Schiff mit einem Verhältnisse der Tiefe zur Breite, wie es vor 15 Jahren gebräuchlich war, eine Seltenheit. Als eine Consequenz hievon sind es beinahe durchgehends Schiffe von altem Typ, die Jahr für Jahr verloren gehen, und eine Quelle zahlreicher Verluste ist hiedurch beseitigt worden. Die Verbesserung der Deckbeschläge und die in ausgedehnterem Masse zur Anwendung gelangende Abtheilung des Schiffskörpers durch wasserdichte Schoten müssen ebenfalls als wichtige Factoren für die Sicherheit des Schiffes angesehen werden, während hinwiederum der Umstand, dass heutzutage nur wenige

Dampfer ohne einen doppelten Boden gebaut werden, der sich über den grösseren Theil ihrer Länge erstrekt, die Gefahr des Totalverlustes eines Schiffes durch Strandung bedeutend verringert.

Die Schiffbauer und Marine-Ingenieure Englands haben allen Grund, auf den während des letzten Vierteljahrhunderts in ihren Gewerben zu Tage getretenen Fortschritt stolz zu sein, und bei dem unter ihnen herrschenden Wettbewerb steht mit Gewissheit zu erwarten, dass der Fortschritt auch in Zukunft behauptet werden wird. [„Shipping Gazette and Lloyd's List.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Kolomea-Stefanówka (Zaleszczyki). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von den Kolomeaer Localbahnen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Kolomea nach Stefanówka (Zaleszczyki) die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 26. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [21. Februar, H.-M.-Z. 10.242.]

Projectirte Localbahn Lužan - Zaleszczyki. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Lužan nach Zaleszczyki die Trassenrevision auf den 28. Februar anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [21. Februar, H.-M.-Z. 10.241.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauliche Herstellungen im VI. Hofe des Bahnhofes Wien.) Für die im VI. Hofe des Bahnhofes in Wien herzustellenden Geleise- und Strassenanlagen wurde der Bauconsens ertheilt. [11. Februar, Z. 3572.]

— Linie Wien — Krakau: Kohlenschuppen in Mähr.-Weisskirchen.) Für Zwecke der Firma S. Reich & Söhne in Bodenstadt wurde auf dem Kohlenablagerungsplatze in der Station Mähr.-Weisskirchen ein hölzerner Kohlenschuppen errichtet. [12. Februar, Z. 7743.]

— Schuppen für Depotzwecke in Oderberg.) In der Station Oderberg wird ein Schuppen für Depotzwecke hergestellt. [13. Februar, Z. 8551.]

— (Herstellung einer Schleppbahn in Dzieditz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 24. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Herstellung einer auf der Nordseite der Station Dzieditz abzweigenden und zu dem an der linken Seite des Stationsplatzes zu errichtenden Zinkwalzwerke der Fürst Hohenlohe'schen Berg- und Hüttenverwaltung zu Hohenlohehütte führenden normalspurigen, 310 m langen Schleppbahn genehmigt. [13. Februar, 8554.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Trinkwasserleitung in Gablonz) Das vorgelegte Project für die Anlage einer Trinkwasserleitung auf dem Bahnhofe Gablonz der Reichenberg-Tannwalder Eisenbahn wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung übersendet. [10. Februar, H.-M.-Z. 8253.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 4. October, 23. und 29. November 1894 fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 rücksichtlich dreier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Secundär-Tenderlocomotiven die technisch-polizeilichen Prüfungen statt. Diese drei Locomotiven wurden nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 21. Juli 1881, Z. 16.714, genehmigten Typenplänen, und zwar: zwei in der Floridsdorfer und eine in der Wr. Neustädter Locomotivfabrik, gebaut; dieselben besitzen die Inventarnummern 9777, 9778 und 9779 und die Fabrikationsnummern 3757, 927 und 928. Die Kessel der Locomotiven wurden laut Certificat mit anstandslosem Ergebnisse der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotiven haben drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse und sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat wagrechte aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann und Anschütz-Schlu, gewöhnlichem Sandstreu-Apparat, nach vorne und rückwärts wirkend, combinirt mit Spindelbremse, Pulsometerwechsel, Dampfheizungseinrichtung und Signalglocke. Das Totalgewicht jeder der Locomotiven beträgt 29·5 t. Bei den auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf vorgenommenen Probefahrten wurden maximale Geschwindigkeiten von 60 bis 68 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 44 bis 50 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Staatsbahnen übergeben. [Z. 8545.]

Südbahn - Gesellschaft. (Fahrbetriebsmittel-Anschaffungen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Südbahn-Gesellschaft beabsichtigte Anschaffung von drei Locomotiven der Kategorie II c und von je zwei Locomotiven der Kategorie III c und IV c sammt Tendern, ferner von acht Personenwagen III. Classe mit Intercommunication, sowie von 45 gedeckten Last- und 12 Aushilfs-Gepäckswagen, welche Wagen sämmtlich nach bereits genehmigten Typenplänen in inländischen Locomotiv-, bezw. Waggonfabriken hergestellt werden sollen, genehmigt. Gleichzeitig wurden Seitens des k. k. Handelsministeriums die in Vorlage gebrachten Typenpläne für Personenwagen amerikanischen Systems, nach welchen 6 Stück I./II. Classe mit Vacuum- und Spindelbremse und 15 Stück III. Classe mit Vacuum- und Spindelbremse und 15 Stück III. Classe ohne Bremse mit Rohrleitung für Vacuumbremse, welch sämmtliche 36 Personenwagen mit Dampfheizung, System Hoog, ausgerüstet und ebenfalls nur in inländischen Waggonfabriken hergestellt werden sollen, mit dem Bemerken genehmigt, dass sämmtliche anzuschaffende Personenwagen amerikanischen Systems mit Heizregulirungs-Vorrichtungen ausgerüstet sein müssen. [Z. 70.404 ex 1894.]

Grazer Schlossbergbahn. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 25. November 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Seilbahn auf den Grazer Schlossberg wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Bau- und Betriebslänge 0·212 km. Die Lage der Anfangs- und Endstation, sowie die Höhen-Côte der Nivellette des Anfangs- und Endpunktes der Bahn ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Nivellette-Côte in Meter
Sackstrasse	Anfangsstation	0·0	354·100
Schlossberg . . .	Endstation	0·212	463·125

[G.-I.-Z. 570.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

18. Februar. Verkehr auf der Strecke Böhm.-Leipa—Niemes mit Güterzug 1873 wieder eröffnet.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

23. Februar. Gesammtverkehr auf den Localbahnen Hatna—Kimpolung und Wama—Russ.-Moldavitza wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

23. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz mit Zug 1603 eingestellt.

24. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz mit Zug 1601 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Ausbau der Donauquais in Budapest. (Kostenvoranschlag.) Der rechtsuferseitige Donauquai, welcher bisher nur bis zum Bruckbade (nächst dem Brückenkopfe der vom Eskütér [Schwurplatz] aus zu erbauenden Brücke) ausgebaut ist, hat auf Anordnung der Ministerien des Handels und des Ackerbaues (als Wasserbaubehörde) vorläufig bis zum Brückenkopfe der im Bau begriffenen Vámház(Zollamts-)brücke verlängert zu werden, wodurch die Ausdehnung der Landungsplätze um ca. 400 m verlängert werden wird. Diese Arbeit, welche einen integrirenden Theil der mit dem Bau der Brücken verbundenen umfangreichen Stadtregulirung bildet, ist zu Lasten der hauptstädtischen Commune herzustellen und deren Kostenpreis mit fl. 480.000 präliminirt. An der bereits im Principe beschlossenen weiteren Verlängerung der Quais von der Vámházbrücke aus bis zur Eisenbahn-Verbindungsbrücke in einer Ausdehnung von ca. 1200 m werden seinerzeit der Staat und die Commune zu aliquoten Theilen participiren. Im Zusammenhange mit diesem Baue steht auch das bereits seit Längerem gefasste Project des Baues einer vom Boráros-Platze (gegenüber dem Ende der grossen Ringstrasse im IX. Bez. Franzstadt) zwischen der Vámházbrücke und der Eisenbahnbrücke aus herzustellenden sechsten Brücke (vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1892), über welche auch die Hauptlinie der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar bis zur Station Budapest-Kelenföld, geführt werden soll.

Ausland.

Grossbritannien. (Die Tramways im Jahre 1894 und 1893.) In dem mit Ende Juni abschliessenden Geschäftsjahre wurden im ganzen Vereinigten Königreiche nur 15 Meilen neuer Tramwaylinien eröffnet, während der Jahresdurchschnitt seit dem Jahre 1886 27 Meilen gewesen war. Im Geschäftsjahre 1894, abschliessend mit Juni, wurden auf den 975 engl. Meilen (1568·8 km) Tramwaylinien 616,972.830 Personen befördert, um 18,683.321 oder ca. 3 pCt. mehr als im Vorjahre. Auf den 20.646 engl. Meilen Vollbahnen von Grossbritannien wurden im Jahre 1893 873,177.000 Reisende befördert. Die Verwendung mechanischer Motoren hat bei den Tramways nur geringe Fortschritte gemacht, 564 Locomotiven gegen 563 im Vorjahre; die Zahl der Pferde betrug im Jahre 1894 30.528 gegen 30.225 in 1893, jene der Wagen 4179 gegen 4098 im Vorjahre. Die Roheinnahmen des Jahres 1894 betrugen per Meile 3707 £ und zeigen einen geringen Rückgang (3756 £ 1893); die Betriebsausgaben stellten sich auf 2932 £, um 24 £ weniger als im Vorjahre. Der Betriebscoëfficient war im Jahre 1894 79·1 pCt. gegen 78·7 pCt. der Vorperiode. Die Reineinnahmen waren 776 £ per Meile gegen 800 £ im Jahre 1893; das eingezahlte Capital verzinste sich sohin mit 5·3 pCt. gegen 5·6 pCt. im Jahre 1893. Bei den Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches Grossbritannien betrug die Verzinsung des Anlagecapitals im Jahre 1893 nur 3·6 pCt. In nachstehender Tabelle sind die Hauptergebnisse des Betriebes der Tramways für die Jahre 1894 und 1893 zusammengestellt:

		1894		1893	
		im Ganzen	per Meile	im Ganzen	per Meile
Bahnlänge in Meilen		975	—	960	—
Einnahmen:					
im Personenverkehre	Pfd. St.	3,477.053	3.566	3,468.643	3.613
„ Gepäcksverkehre	„	18.014	18	16.714	18
„ Vieh- und Güterverkehre	„	8.266	8	8.623	9
aus verschiedenen Quellen	„	112.504	115	112.115	116
Totaleinnahmen	Pfd. St.	3,615.837	3.707	3,606.095	3.756
Ausgaben:					
für Bahnerhaltung	„	174.470	179	188.461	196
„ Verkehrsdienst: bei Locomotivbetrieb	„	135.400	233 *)	122.776	218 *)
bei Pferdebetrieb	„	1,064.119	34 **)	1,060.879	35 **)
„ Maschinenerneuerung	„	50.905	90 *)	54.099	96 *)
„ Pferdeerneuerung	„	129.120	—	144.969	—
„ Wagenreparatur	„	121.598	29 ***)	123.306	30 ***)
„ commerciellen Dienst	„	799.460	820	791.055	824
Allgemeine Auslagen	„	81.907	84	82.970	87
Steuern und Abgaben	„	85.676	88	80.541	84
für Miethzinse	„	48.913	—	47.978	—
„ Entschädigungen	„	27.303	—	29.296	—
„ Parlamentsspesen	„	6.234	—	9.374	—
sonstige Ausgaben	„	133.931	—	101.742	—
Totalausgaben	Pfd. St.	2,859.056	2.932	2,837.446	2.956
Reineinnahmen	„	756.781	775	768.649	800
Eingezahltes Capital:					
in Actien	„	9,112.094	9.345	9,401.310	9.793
in Obligationen	„	5,000.479	5.129	4,307.039	4.486
Im Ganzen	Pfd. St.	14,112.573	14.474	13,708.349	14.279
Verausgabtes Capital:					
in Betriebslinien	„	10,782.680	11.059	10,801.152	11.251
„ Baulinien	„	236.415	—	86.641	—
„ Pferden	„	932.897	30 **)	837.451	28 **)
„ Locomotiven	„	403.763	716 *)	402.044	714 *)
„ Wagen	„	695.276	166 ***)	664.446	162 ***)
Im Ganzen verausgabtes Capital inclusive Parlaments- und sonstigen Spesen	Pfd. St.	14,388.698	14.758	14,104.152	14.692

Anmerkung: *) per Locomotive, **) per Pferd, ***) per Wagen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Aglaia" von Triest nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1173 Tonnen Gehalt ist am 12. Jänner mit 247 Gewichtstonnen Ladung nationaler Proveniénz nebst 1683 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 4 Colli Spiritus, 7 Colli Esswaaren, 750 Stück Bretter; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Suez 20 Colli Zucker, 12 Stück Fichtenhölzer; nach Gedda 5 Colli Manufacturen, 10 Colli Esswaaren, 1000 Colli Zucker, 500 Stück Buchenstaffeln; nach Aden 3 Colli Schuhwaaren; nach Zanzibar 11 Colli Holzwaaren; nach Calcutta 7 Colli Metallwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 1340 Colli Zucker, 11 Colli Manufacturen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt fl. 67.582 ö. W.

Berlin. (Schiffahrtsverkehr 1893.) Nach der vom k. Deutschen statistischen Amte herausgegebenen Statistik der Binnenschiffahrt im Jahre 1893 gestaltete sich der Schiffahrtsverkehr in Berlin im Gegenstandsjahre folgendermassen:

Angekommen sind insgesammt 45.762 Schiffe mit 4,488.498 t Ladung, darunter 274 österreichische Schiffe, u. zw. zu Berg 23.254 Schiffe, darunter 230 österreichische, mit 2,534.800 t, zu Thal 22.508 Schiffe, darunter 44 österreichische, mit 1,953.698 t Ladung; abgegangen sind im Ganzen 45.359 Schiffe, darunter 109 österreichische, mit zusammen 532.121 t Ladung, u. zw. zu Berg 23.436 Schiffe, darunter 59 österreichische, mit 278.878 t Ladung, zu Thal 21.923 Schiffe, darunter 50 österreichische, mit 253.243 t Ladung; durchgegangen sind insgesammt 4359 Schiffe, darunter 65 österreichische, mit zusammen 383.487 t, u. zw. zu Berg 2243 Schiffe, darunter 49 österreichische, mit 110.751 t, zu Thal 2116 Schiffe, darunter 15 österreichische, mit 272.736 t.

Die verschifften Güter betreffend, so kamen an zu Berg unter Anderem: 2075 t Lumpen aller Art, 524 t rohe Baumwolle, 1814 t Soda, 5677 t Farbholz, 5601 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 27.427 t Roh- und Brucheisen, 8414 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 8691 t verarbeitetes Eisen aller Art, 16.508 t Cement, Trass und Kalk, 68.998 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 2095 t Flachs, Hanf, Heede und Werg, 13.597 t Weizen und Spelz, 86.763 t Roggen, 28.684 t Hafer, 12.392 t Gerste, 94.127 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3609 t Oelsaat, 9329 t Stroh und Heu, 1797 t Kartoffeln, 19.091 t frisches und getrocknetes Obst, 999 t Gemüse und Pflanzen, 5383 t Häute, Fette, Leder und Pelzwerk, 6990 t harte Holzstämme, 18.157 t harte Schnittwaare, 13.265 t harte Brennholzscheite, 5242 t weiche Holzstämme, 225.647 t weiche Schnittwaare, 84.183 t weiche Brennholzscheite, 954 t Reisig und Faschinen, 1227 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 2241 t Holzwaaren und Möbel, 780 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1392 t Bier, 4214 t Branntwein, 6235 t Wein, 12.374 t Fische, 53.413 t Mehl und Mühlenfabrikate, 3361 t Reis, 1130 t Salz, 7441 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 13.650 t Zucker, Melasse und Syrup, 30.680 t fette Oele und Fette, 53.447 t Petroleum und andere Mineralöle, 144.510 t Steine und Steinwaaren, 172.558 t Steinkohlen, 6547 t Coaks, 13.532 t Braunkohlen, 2255 t Torf, 6078 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 1,192.052 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 4156 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan. Unter den zu Thal angekommenen Gütern sind zu erwähnen: 529 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 7841 t unedle Metalle ausser Eisen, roh und als Bruch, 7895 t verarbeitetes Eisen aller Art, 133.675 t Cement, Trass und Kalk, 801.689 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 2523 t Weizen und Spelz, 13.507 t Roggen, 14.132 t Hafer, 1203 t Gerste, 601 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 567 t Kartoffeln, 3452 t frisches und getrocknetes Obst, 2058 t harte Holzstämme, 566 t harte Schnittwaare, 2035 t harte Brennholzscheite, 10.900 t weiche Holzstämme, 6893 t weiche Schnittwaare, 67.504 t weiche Brennholzscheite, 701 t Branntwein, 34.099 t Mehl und Mühlenfabrikate, 9573 t Zucker, Melasse und Syrup, 960 t fette Oele und Fette, 58.568 t Steine und Steinwaaren, 272.982 t Steinkohlen, 8327 t Braunkohlen, 933 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 484.164 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 1112 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan. Abgegangen sind zu Berg insbesondere: 15.136 t Düngemittel aller Art, 748 t Farbholz, 554 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 700 t verarbeitetes Eisen aller Art, 199.297 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 711 t Flachs, Heede, Hanf und Werg, 1825 t Weizen und Spelz, 5456 t Roggen, 1413 t Hafer, 2628 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 2192 t Oelsaat, 2910 t frisches und getrocknetes Obst, 520 t harte Schnittwaare, 2218 t weiche Schnittwaare, 1020 t weiche Brennholzscheite, 1897 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1803 t fette Oele und Fette, 4447 t Steine und Steinwaaren, 1211 t Steinkohlen, 1495 t Coaks, 1114 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 1906 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren. Von den zu Thal verschifften Gütern sind zu nennen: 14.052 t Düngemittel aller Art, 4723 t Lumpen aller Art, 564 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 2153 t Roh- und Brucheisen, 6036 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 5282 t verarbeitetes Eisen aller Art, 2169 t Cement, Trass und Kalk, 34.046 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 9022 t Weizen und Spelz, 10.430 t Roggen, 4519 t Hafer, 1829 t Gerste, 5660 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 3808 t frisches und getrocknetes Obst, 1331 t Glas und Glaswaaren, 1854 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 656 t harte Schnittwaare, 6095 t weiche Schnittwaare, 5545 t weiche Brennholzscheite, 1562 t Reisig und Faschinen, 5808 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 5479 t Holzwaaren und Möbel, 3600 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 967 t Bier, 9364 t Branntwein, 25.842 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2662 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 8094 t Zucker, Melasse und Syrup, 6193 t fette Oele und Fette, 722 t Petroleum und andere Mineralöle, 4266 t Steine und Steinwaaren, 5889 t Steinkohlen, 3386 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 15.141 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 1202 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. Durchgegangen sind am Wasserwege bergwärts unter Anderem: 760 t Düngemittel aller Art, 2135 t Farbholz, 1145 t Knochenkohle und Knochenmehl, 823 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 870 t Roh- und Brucheisen, 2685 t verarbeitetes Eisen aller Art, 524 t Cement, Trass und Kalk, 1810 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 3180 t andere Erze als Eisenerze, 3425 t Flachs, Hanf, Heede und Werg, 7605 t Getreide und Hülsenfrüchte, 21.315 t Oelsaat, 3035 t harte Schnittwaare, 1620 t weiche Schnittwaare, 555 t weiche Brennholzscheite, 8525 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1933 t Reis, 7565 t Salz, 823 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 565 t Zucker, Melasse und Syrup, 4710 t fette Oele und Fette, 7534 t Steine und Steinwaaren, 1835 t Steinkohlen, 835 t Coaks, 12.465 t Braunkohlen, 2948 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 3366 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 845 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. Unter den zu Thal durchgegangenen Waaren befinden sich 510 t Lumpen aller Art, 1840 t unedle Metalle ausser Eisen, roh und als Bruch, 910 t verarbeitetes Eisen aller Art, 1481 t Cement, Trass und Kalk, 574 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 2779 t Hafer, 1209 t Glas und Glaswaaren, 1000 t weiche Schnittwaare, 1532 t weiche Brennholzscheite, 3463 t Branntwein, 2208 t Mehl und Mühlenfabrikate, 42.527 t Zucker, Melasse und Syrup, 87.493 t Steine und Steinwaaren, 101.138 t Steinkohlen, 4004 t Braunkohlen, 860 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 15.763 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Haftung des Absenders für die in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen.) Ein Staat hat bei dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern angefragt, ob die Bestimmungen in Art. 7 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und § 3 der Ausführungsbestimmungen hiezu, nach welchen die falsche Declaration des Inhaltes und die Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern jener die Verwiegung nicht verlangt hat, mit Strafe bedroht sind, die Deutung zuliessen, dass Zuwiderhandlungen nur so weit getroffen werden sollen, als sie bei Ueberlastungen die Betriebssicherheit gefährden und bei Inhaltsdeclarationen die Unrichtigkeit derselben wegen der das Gut umschliessenden Verpackung nicht schon bei der Aufgabe wahrnehmen lassen, dass somit Irrthümer in der Gewichtsangabe nicht in Frage kommen. Die Anfrage weist darauf hin, dass jene Deutung, soweit es sich um falsche Inhaltsdeclarationen handelt, aus der Fassung des § 3 der Ausführungsbestimmungen bekämpft werden könne, weil nach derselben ein Unterschied zwischen verpackten und unverpackten Sendungen nicht gemacht wird, und ferner, dass seit Inkrafttreten des Berner internationalen Uebereinkommens verschiedene Staaten die in Rede stehenden Bestimmungen hinsichtlich des internen Verkehres einer Revision unterzogen haben, die wahrscheinlich einen Rückschluss auf die

zu gebende Auslegung gestatte. Das Centralamt hat in Bezug auf letztere Hinweisung die diesfallsigen Bestimmungen in den Betriebsreglements von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Schweiz eingesehen, in welche die als zweifelhaft bezeichneten Stellen des internationalen Uebereinkommens unverändert aufgenommen worden sind, so dass aus diesen Bestimmungen Anhaltspunkte für die Lösung der ausgesprochenen Zweifel nicht gefunden werden können. Es hat ferner auf die Transportgesetze von Belgien und Russland aufmerksam gemacht, obschon diese vor dem Inkrafttreten des internationalen Uebereinkommens erlassen wurden, Gesetze, durch welche die Materie im Sinne des Uebereinkommens offenbar unter der Einwirkung des damals schon bestehenden Entwurfes desselben geordnet worden ist. Dabei wurden der Artikel 26 des belgischen Gesetzes über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 und der Art. 60 des russischen Eisenbahngesetzes vom 12. Juni 1885 zur Vergleichung angeführt. In beiden Artikeln gehen die Vorschriften etwas weiter als diejenigen des internationalen Uebereinkommens, da nach denselben nicht nur die falsche Inhaltsbezeichnung, sondern auch, insbesondere in Belgien, die unrichtige Bezeichnung eines in unverpacktem Zustande zur Aufgabe gelangenden Gutes, und in beiden Ländern jede ungenaue Gewichtsangabe mit einem Frachtzuschlag geahndet werden kann. In der Zwischenzeit hat freilich Russland hinsichtlich der Anwendung des fraglichen Artikels Bestimmungen erlassen, die seine Tragweite wesentlich einschränken; dieselben fallen, wie es dem Centralamte scheinen will, mit Anschauungen zusammen, die dasselbe in seiner eigenen Auslegung wiederfindet. Diese geht dahin, dass in dem internationalen Uebereinkommen der Frachtzuschlag für alle Fälle ohne Unterschied angedroht ist, in welchen dem Absender die Ueberlastung eines ihm zur Selbstverladung überlassenen Wagens zur Last fällt, vorausgesetzt, dass er die Abwiegung nicht verlangt hat; denn sobald die Feststellung des Gewichtes beantragt ist, kann sich die Eisenbahn nicht mehr auf die uncontrolirte Angabe des Gewichtes durch den Absender stützen, sie muss vielmehr das Resultat der Verwiegung als Unterlage für den Frachtvertrag nehmen. Was dagegen die Stückgüter betrifft, so ist deren Verwiegung bei der Aufgabe in den Dienstvorschriften fast aller Eisenbahnen als obligatorisch bezeichnet, so dass unrichtige Angaben des Gewichtes Seitens des Absenders vor der Transportausführung berichtigt werden können. Sie sind deshalb auch in die Strafbestimmungen nicht einbezogen. Entscheidend für diesen Standpunkt ist, dass in der zweiten Berner Conferenz im Jahre 1881 (Protokoll Seite 80 u. ff.) die in der ersten Conferenz angenommene Bestimmung, wonach „die zu niedrige Angabe des Gewichtes einer Sendung“ die Berechnung eines Frachtzuschlages nach sich ziehen sollte, ausdrücklich fallen gelassen wurde, weil es der Billigkeit entspreche, den Frachtzuschlag auf die Fälle (unrichtige Declaration des Inhaltes, sowie) der Ueberlastung des Wagens zu beschränken und somit den Irrthum oder die Unmöglichkeit der Gewichtsfeststellung durch den Absender, vorbehaltlich bahnseitiger Gewichtsermittlung, nicht unter Strafe zu stellen. Ueber den Begriff des „Inhaltes der Sendung“ geben die Verhandlungsprotokolle der Conferenzen keine Auskunft; der Ausdruck, wie er sich im Uebereinkommen findet, ist schon in dem bei den Verhandlungen von 1878 vorgelegten Antrage der deutschen Commissarien enthalten und auch unbeanständet geblieben. Die Auffassung des Centralamtes ist, dass die Vorschrift sich nur auf verpackte Sendungen beziehen soll, weil mit dem Begriffe „Inhalt“ die Vorstellung einer Umschliessung — einer Verpackung — verbunden ist. Hätte man auch die unverpackt zur Aufgabe kommenden Güter treffen wollen, so hätte ganz allgemein die Vorschrift der unrichtigen „Bezeichnung der Sendung“ gegeben werden müssen. Ein Bedürfniss, auch bei unverpackten Gütern die irrige Bezeichnung der Bestrafung zu unterstellen, scheint nicht vorzuliegen; der annehmende Beamte ist in der Lage, sich von der Richtigkeit der Declaration im Frachtbriefe zu überzeugen und eventuell deren Richtigstellung herbeizuführen, und im Falle der diesfallsigen Weigerung das Gut von der Annahme auszuschliessen. In solchen Fällen erscheint die Erhebung des Frachtzuschlages ebensowenig gerechtfertigt, als bei der durch beantragte Nachwiegung gemachten Entdeckung einer innerhalb der Belastungsgrenze des Wagens bleibenden unrichtigen Gewichtsangabe. Bei den unverpackten Gütern, deren Natur mit Leichtigkeit durch äusserliche Besichtigung wahrgenommen werden kann, entfällt endlich die Verification des „Inhaltes“ durch Oeffnen der Colli, zu der die Eisenbahn im Falle der Vermuthung einer falschen Bezeichnung berechtigt ist, die sie jedoch nur unter Beobachtung der im zweiten Absatz des Art. 7 zu Gunsten des Berechtigten vorgesehenen Cautelen vornehmen kann.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1894, Nr. 11, S. 373.]

— (Desinfection der Viehtransportwagen.) Die Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen eines Staates hatte das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, Erhebungen darüber anzustellen, wie es in den übrigen Ländern bei Gelegenheit grosser Viehmärkte mit der Verladung von Thieren dann gehalten werde, wenn zwischen der Ankunft derselben auf der Station, in deren Ort der Markt abgehalten wird, und der Wiederverladung auf der gleichen Station nur ein Zeitraum liege, innerhalb dessen eine Desinfection der beladen eingetroffenen Viehwagen unmöglich sei; insbesondere sollte durch die Erhebung ermittelt werden, ob die entleerten Wagen am gleichen Tage zur Wiederverwendung kämen oder durch eine in Reserve gehaltene, dem Bedürfnisse entsprechende Anzahl reiner Wagen ersetzt würden. Die Antworten auf die an verschiedene Verwaltungen in verschiedenen Ländern gerichtetete Anfrage stimmen alle darin überein, dass Viehwagen, die in beladenem Zustande auf den Stationen eintreffen, vor stattgefundener Desinfection für die Wiederverwendung zum Transport von Thieren nicht in Frage kommen dürfen, und dass behufs Aufrechthaltung und stricter Durchführung dieser Vorschrift an Tagen grosser Viehmärkte die betreffenden Stationen mit der zur Bewältigung des voraussichtlichen Verkehres erforderlichen Anzahl von gereinigten Wagen im Voraus ausgerüstet werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1894. Nr. 11, S. 372.]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) Bei der am 18. Februar unter dem Vorsitze des Directors Hallama stattgehabten Vereinsversammlung fand vorerst eine Trauerkundgebung anlässlich des Hinscheidens Sr. kaiserl. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Feldmarschall Albrecht statt.

Sodann hielt Oberingenieur Felix R. v. Gerson einen Vortrag über: „Erträgnissschätzungen bei Localbahnen“. Die bisherigen von französischen und deutschen Ingenieuren aufgestellten Theorien, welche eingehender behandelt wurden, stützen sich ausschliesslich auf die Einwohnerzahl der Bahnstationen oder des von der Bahn erschlossenen Gebietes. Der Vortragende wies die Irrthümer nach, zu denen diese Methoden führen können, indem dieselben weder dem specifischen Charakter der Gegend, noch der Einwohner genügend Rechnung tragen und überdies den Einfluss der Bahntarife und der Achsconcurrenzen durchaus nicht in Rechnung zu stellen gestatten. An der Hand der sich für Localbahnen aller österreichischen Kronländer ergebenden Resultate wird die Unzuverlässigkeit der (Michel'schen) Einwohnerzahl-Theorie nachgewiesen. Die bisher, wie erwähnt, vernachlässigten Factoren finden Berücksichtigung bei genauerem Eingehen auf die Natur und die Abgrenzung des Attractionsgebietes. Der Vortragende entwickelte die für einzelne Bahntypen (z. B. Bahn ohne und mit Anschluss an die Hauptbahn) sich ergebenden theoretischen Configurationen des Attractionsgebietes, sowie den Einfluss, den die Tarifbildung auf die Verkehrsmengen ausübt, woraus sodann die mathematischen Bedingungen der günstigsten Tarifbemessung gefolgert werden. Andererseits ergeben sich Nutzanwendungen auf Bahnen speciellen, z. B. rein agricolen Charakters, welche gestatten, den Werth derselben für ihre Anrainer, also auch die Höhe der von letzteren zu leistenden Beiträge zu bemessen. Es wird auch entwickelt, bei welchen Grenzen die Versendbarkeit der Producte überhaupt aufhört, wenn nicht durch Zweigbahnen die Zufuhr zur Hauptader erleichtert wird. Auf Grund eines unter diesen Gesichtspunkten sorgfältig ermittelten und umgrenzten Attractionsgebietes hat sodann die Bewerthung des von jedem Flächenelement gelieferten Verkehres zu erfolgen, und werden hiebei graphische Methoden verwendbar sein, indem die Analogie des Verkehrsquantums (Tonnenkilometer) mit dem statischen Moment der Attractionsfläche bezüglich des Einmündepunktes benützt wird, und sohin die Seilpolygon-Constructionen sinngemässe Anwendung finden. Endlich wurde noch durch den Vortragenden die Frage der wirthschaftlich günstigsten Bahnanlage bei gegebenem, geographisch natürlich begrenztem Attractionsgebiete zu allgemeiner und bei gewissen Voraussetzungen zur speciellen Lösung gebracht. Der Redner resumirte seine Ausführungen dahin, dass die sich für diverse wirthschaftliche Kategorien des Attractionsgebietes (Getreidebau, Rübenbau, Forstproduction etc.) ergebenden Coëfficienten unter Mitwirkung der Fachkreise ermittelt und dadurch für sorgfältige Schätzungen der Boden geebnet werde, damit bei der jetzigen, für Localbahnen günstigen Disposition einerseits Enttäuschungen vermieden, andererseits bauwürdige Projecte unterstützt werden können.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Bohumilitz".

Am 1. März 1895 wird die Haltestelle „Bohumilitz" zwischen der Station Čkyn und Bohumilitz der Localbahn Strakonitz-Winterberg für den Personenverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 23. Februar 1895. [116]

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Aufnahme der Sisseker Consortial-Lagerhäuser als Reexpeditionsstelle.

Die im Theil III, Heft 2, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893, und im Heft 2 des Oesterr.-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres vom 1. September 1894 für das Lagerhaus in Csaprag bei Sissek angegebenen Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpediton gelten mit Wirksamkeit vom 10. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung auch für die Sisseker Consortial-Lagerhäuser.

Wien, am 23. Februar 1895. [117]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Verkauf von Arbeiter-Legitimationen für Fahrbegünstigungen.

Die von den gesellschaftlichen Stationen auszufolgenden unausgefüllten Legitimationen für Arbeiter und Arbeiterinnen behufs Erlangung der Fahrbegünstigung laut des ab 1. Februar 1892 giltigen Tarifes für Personen und Reisegepäck (Seite 29) werden gegen Erlag von 2 Kreuzer per Stück abgelassen.

Wien, am 22. Februar 1895. [118]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
392	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bei Sendungen, welche auf Grund der in den directen Auslandstarifen enthaltenen Frachtsätze abgefertigt werden, werden jene Differenzen rückvergütet, welche zwischen den directen Frachtsätzen und jenen Transportgebühren resultiren, welche sich ergeben, wenn die Sendungen in Wien mit Berücksichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 18. December 1894, sub Pos. 2395, 2396 und 2401, publicirten Refactien umkartirt worden wären. Diese Begünstigung bleibt unter Aufrechthaltung sämmtlicher auf vorerwähnte Refactien bezughabenden Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895 in Kraft. Die Eisenbahn-Verwaltungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung wann immer mit einer sechswöchentlichen Kündigungsfrist aufzuheben. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat- und Original-Frachtbriefe, welche Documente bis spätestens Ende April 1896 vorzulegen sind, liquidirt.											
393	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Nezdenitz	Butschowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	26·2 kr.	23·5 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen hat auf Kosten der Parteien innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeit zu erfolgen
394	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oele, mineralische, in Fässern der Position O—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 (exclusive Petroleum)	Wien Nord- oder Staatsbahnhof loco	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	55 kr.	47·8 kr.	7·2 kr.	Im Kartirungswege		
395	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Presshefe als Eilgut	Strassnitz (via Robatetz—Oderberg)	Csacza (via Robatetz—Oderberg)	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	173·3		Im Kartirungswege		
396	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Lebende Fische, Fischbrut und Fischeier als Eilgut	Im Localverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz und Localbahnstrecken)		Mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895 werden Sendungen der nebenbezeichneten Art bei Aufgabe in jedem Gewichte als **Eilgut** auf den nebenbezeichneten Strecken zu den **Frachtsätzen der Normalclasse I** befördert, sofern die folgenden Bedingungen eingehalten erscheinen: 1. Die Fische müssen in geaichten oder aichamtlich gestempelten Gefässen verladen sein. Für jedes angefangene Liter des durch den Aichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes wird der Frachtberechnung 1 kg zu Grunde gelegt, gleichviel ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht. 2. Der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer darf nicht mehr als 150 l betragen; die Fassböden müssen mit umlegbaren Handhaben versehen sein. 3. Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Oeffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Füllloch eingesetzten und im mittleren Theile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen. Die im Vorstehenden bezeichnete Art der Gebührenberechnung findet im Kartirungswege Anwendung. Sendungen der nebenbezeichneten Art, welche den vorangeführten besonderen Bedingungen nicht entsprechen, werden im Sinne der bezüglichen Bestimmungen im gemeinsamen Tariftheile I nach dem factischen Gewichte zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut abgefertigt.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
									kr.	kr.	kr.			
397	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Zuckerrüben	Czernotin-Keltsch	Leipnik	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen: Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	11·8	9·5	2·3	Im Kartirungswege		
				Milotitz					14·2	12	2·2			
				Hustopetsch					15·4	13·5	1·9			
398	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Mislowice und Mislowicegrube	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	**Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für die Donau-Regulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauuferbahn bestimmt und entweder an die Donau-Regulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. October 1894	98·8 Heller	94·8 Heller	4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und bei den Sendungen, welche nicht an die Donau-Regulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donau-Regulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt	
399	**Böhmischen Nordbahn**		Güter der Classe II	1. Bodenbach B.N.B. 2. Tetschen B.N.B.	Tetschen B.N.B. Bodenbach B.N.B.	Provenienz der Sendungen von Stationen der B.N.B. oder transit derselben	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Im Refactiewege	Aufgabsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe vor dem 1. März 1896 mit der bahnämtlichen Bestätigung, dass die betreffenden Sendungen ad 1. von Stationen der B.N.B. in Bodenbach angelangt sind, ad 2. von Bodenbach nach oder über Tetschen rückbefördert worden sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
400	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, als: Deutschlandgrube, Cleophasgrube, Maxgrube, Karolinegrube O.S.E. und R.O.U.E., cons. Gieschegrube (Richthofenschacht), Brzezinka, Marthaschacht der Karlssegengrube, Susannaweiche (Jacobgrube), Emanuelsegen	Kenty	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. März 1895 bis Ende December 1895	Nachtrag I vom 1. März 1895 zum directen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Versandtstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
401	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, als:	Wadowice	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. März 1895 bis Ende December 1895	Nachtrag I vom 1. März 1895 zum directen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom 1. October 1894	Verschieden	Verschieden	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Versandtstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Myslowitz, Myslowitzgrube, Brzezinka, neue Przemsagrube, cons. Wandagrube, Marthaschacht der Karlssegengrube							8·0			
				Bahnschacht der Gräfin Lauragrube, Laurahütte, Karolinegrube R.O.U.E., Georggrube, cons. Gieschegrube (Richthofenschacht)							7·5			
				Deutschlandgrube, Karolinegrube O.S.E.							7·0			
				Königshütte, Cleophasgrube, Paulusgrube							6·5			
				cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht)							6·0			
				Susannaweiche (Jacobgrube)							5·0			
				Bradegrube							4·0			
				Emanuelsegen							3·5			
402	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Kalkstein und Kalksteinschotter als Frachtgut	Der im Verordnungs-Blatte vom 27. October 1894, Nr. 123, unter fortl. Nummer 1876 unter Anderem veröffentlichte Refactie-Frachtsatz von 8·3 kr. ö. W. Silber pro 100 kg für Kalkstein und Kalksteinschotter von Prag (Smichow) (B.E.B.) nach Kladno findet auch auf derlei Transporte von Beraun via Prag (Smichow) oder via Rakonitz, und zwar unter Hinzurechnung des bezüglichen für die Strecke Beraun—Prag (B.W.B.) bestehenden Frachtsatzes von 8 kr. ö. W. pro 100 kg und Aufrechthaltung aller übrigen an die Gewährung des erwähnten Refactie-Frachtsatzes geknüpften Bedingungen mit Giltigkeit bis Ende October 1895 sinngemässe Anwendung.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestäudniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
403	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz	Käferthal (Wohlgelegen) Lampertheim (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)	Kosten (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895			Mark 1·71 1*) 1·69 1*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den darüber stehenden Frachtsätzen bis auf Weiteres **im doppelten Betrage abgezogen werden**
404	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, Kaolin, auch Porzellanerde, Chinaclay, Pfeifenerde, lose oder in Säcken verpackt, ferner Chamottesteine, Chamotteziegel und Chamottemörtel	**Stationen der österr. Staatsbahnen:** a) Nürschan Rokycan Staah Taus **Stationen der Buschtěhrader Bahn:** b) Dohřan Gross-Opatowitz Kasnian Littitz Ober-Bříž Pilsen Podersam Přestitz Třemoschua Tuschkau-Kosolup Carlsbad Michelob Lužan-Lischan Rakonitz	Weisenbach, Station der grossherzoglich Badischen Staatsbahnen	Bestimmungen des in dem Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft Nr. 7 vom 1. October 1894 enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 33	Vom 1. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif-Theil II, Heft Nr. 7 vom 1. October 1894 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandes	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark a) 1·34 1·45 1·30 1·20 b) 1·44 1*) 2·58 3*) 1·48 1*) 1·42 1*) 1·46 1*) 1·38 1*) 1·58 1*) 1·43 1*) 1·42 1*) 1·37 1*) 1·31 — 1·51 1*) 1·57 1*) 1·59 1*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Beträge sind Coursdifferenzen, welche von den darüber stehenden Frachtsätzen bis auf Weiteres **im doppelten Betrage abgezogen werden**
405	K.k.St.B.		Gewöhnliche Eilgüter	Nusle-Vršovic, Prag K.F.J.B. und Vyšehrad oder umgekehrt	Přibram	Ohne Beschränkung des Gewichtes und der Collizahl	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1895	Localtarif	159 kr. ö. W.	108 kr. ö. W.	51 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
406	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker und Stärkezucker) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief											

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1895 wird das in Nr. 149 dieses Blattes vom 29. December 1894, unter fortl. Nr. 2868. publicirte Frachtzugeständniss, wie folgt, erweitert:

1. Es finden die bezüglichen Frachtnachlässe unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung auf Transporte nach **Basel, Badischer Bahnhof.**

2. Die Rubrik „Besondere Bemerkungen" erhält nachstehenden Zusatz:

Desgleichen finden die bezüglichen Frachtnachlässe auch auf solche Sendungen Anwendung, welche an einen Empfänger in Romanshorn oder Buchs transit adressirt sind und ab hier (innerhalb der Geltungsdauer dieser Frachtermässigung) mit neuen Frachtbriefen nach einer der **begünstigten** schweizerischen Bestimmungsstationen weiter befördert werden, soferne durch Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche das Gut bis Romanshorn oder Buchs transit begleitet haben, und der amtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung der Sendungen ab Romanshorn, bezw. Buchs **die Identität** der Waare nachgewiesen wird.

Hiebei wird bemerkt, dass für Sendungen ab Taus, Zditz, Aussig, Brüx, Dux, Dux-Liptitz, Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen die Umkartirung, bezw. Reexpedition auf Romanshorn beschränkt bleibt, während für Sendungen ab den übrigen begünstigten österreichischen Stationen die Umkartirung, bezw. Reexpedition entweder in Romanshorn oder in Buchs transit erfolgen kann.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus sammt Freilager in Krakau.

Stand und Bewegung des **Getreidelagers** für das Jahr 1894.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisch	Ausländisch	Summe	Versicher.-Werth	Inländisch	Ausländisch	Summe	Versicher.-Werth
	Metercentner			fl. ö. W.	Metercentner			fl. ö. W.
Bestand am 1. Jänner 1894	5367·77	6311·80	11679·57	91.237	—	—	—	—
Jänner	6730·94	3906·90	10637·84	78.350	2321·60	2740·33	5061·93	40.560
Februar	3914·53	3385·41	7299·94	63.065	1795·42	2472·89	4268·31	32.925
März	3261·48	2822·89	6084·37	48.243	3592·60	2450·10	6042·70	54.227
April	1737·94	3844·32	5582·26	43.565	3637·33	4012·10	7649·43	55.862
Mai	1829·41	2095·37	3924·78	30.781	3294·15	2532·76	5826·91	42.736
Juni	1248·45	797·74	2046·19	14.925	3276·96	5653·78	8930·74	66.936
Juli	1216·38	1680·67	2897·05	20.790	3136·39	1684·22	4820·61	35.190
August	870·85	593·45	1464·30	10.518	1589·85	1545·26	3135·11	22.970
September	1839·33	1241·67	3081·—	26.190	2767·31	805·71	3573·02	25.652
October	2186·80	3232·34	5419·14	56.700	1643·80	1177·28	2821·08	22.638
November	2994·96	1638·82	4633·78	38.575	2260·72	2003·—	4263·72	36.493
December	4632·77	6246·52	10879·29	93.363	2433·82	1604·05	4037·87	23.246
Bestand am 31. December 1894	—	—	—	—	6081·66	9116·42	15198·08	141.867
	37831·61	37797·90	75629·51	616.302	37831·61	37797·90	75629·51	616.302

Stand und Bewegung des **Spirituslagers** für das Jahr 1894.

Monat	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektolitergrade	Versicherungswerth	Hektolitergrade	Versicherungswerth
Bestand am 1. Jänner 1894	30914	5565	—	—
Jänner	—	—	10153	1800
Februar	—	—	—	—
März	—	—	—	—
April	—	—	—	—
Mai	9996	1800	6031	1080
Juni	10038	1800	—	—
Juli	—	—	4930	900
August	—	—	—	—
September	—	—	20034	3600
October	—	—	—	—
November	—	—	9800	1785
December	—	—	—	—
Bestand am 31. December 1894	—	—	—	—
	50948	9165	50948	9165

Stand und Bewegung der **Lagerscheine** im Jahre 1894.

Monat	Ausgegeben						Zurückgelangt					
	auf Getreide				auf Spiritus		für Getreide				für Spiritus	
	inländisch		ausländisch				inländisch		ausländisch			
	Stück	Versicher.-Werth	Stück	Versicher.-Werth	Stück	Versicher.-Werth	Stück	Versicher.-Werth	Stück	Versicher.-Werth	Stück	Versicher.-Werth
Stand am 1. Jänner 1894	1	1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jänner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	13	16020	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	—	—	—	—	—	—	1	1100	—	—	—	—
April	1	1200	—	—	—	—	2	2600	—	—	—	—
Mai	—	—	—	—	1	1800	—	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	1	1800	1	820	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	—	1	2700	—	—	—	—
August	—	—	—	—	—	—	5	4800	—	—	—	—
September	1	2500	—	—	—	—	3	6100	—	—	2	3600
October	5	13100	4	10000	—	—	5	8700	—	—	—	—
November	3	8100	—	—	—	—	—	—	1	2500	—	—
December	1	3000	1	7100	—	—	1	500	1	2500	—	—
Stand am 31. December 1894	—	—	—	—	—	—	6	17700	3	12100	—	—
	25	45020	5	17100	2	3600	25	45020	5	17100	2	3600

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 28. Februar 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergutbahn (Linie Steinach-Irdning—Schärding der k. k. Staatsbahnen) nach Altaussee zum Fusse des Loser.*)

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Schwarz, Wagendorfer & Comp. in Aussee die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Station Aussee der Salzkammergutbahn (Linie Steinach-Irdning—Schärding der k. k. Staatsbahnen) nach Altaussee zum Fusse des Loser im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Februar 1895. Z. 1638.

*) Nochmals abgedruckt, nachdem in Nr. 25 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom Jahre 1895 ein sinnstörender Druckfehler sich eingeschlichen hat.

Reglement über die Eisenbahn-Fahrkarten und den Gepäckstransport in Russland.

Mit 1. December 1894 ist auf den russischen Eisenbahnen das nachstehende, in der Gesetzsammlung Nr. 192 vom 22. November 1894 veröffentlichte Reglement über die Eisenbahn-Fahrkarten und den Gepäckstransport in Wirksamkeit getreten:

§ 1.

Auf allen russischen Eisenbahnen, die durch einen ununterbrochenen Schienenstrang, wenn auch von verschiedener Spurweite, darunter die Strecken jenseits der Wolga und die Zweigbahnen der Moskau-Jaroslaw-Archangel-, der Moskau-Kasan- und der Rjasan-Uralsk-Eisenbahn, mit einander verbunden sind, werden directe Fahrkarten auf den Abgangsstationen der erwähnten Bahnen für die ganze zu durchfahrende Fahrstrecke, und zwar nicht nur für die kürzeste Strecke, sondern auf Wunsch des Passagiers auch für bestimmte Umwege verabfolgt; ebenso wird auch das Passagiergepäck von der Abgangs- bis zur Endstation zur Beförderung auf der kürzesten Strecke und auf Umwegen angenommen. Von dieser Regel sind die nachstehenden Abweichungen gestattet:

a) falls die Fahrt mit einer Verbindungsbahn beginnt oder endigt, werden die Fahrkarten beim Mangel einer besonderen Uebereinkunft zwischen den Bahnen im ersteren Falle nur bis auf die Verbindungsbahn und im zweiten Falle nur bis zur Verbindungsbahn ausgefertigt;

b) zur Fahrt auf den Zweig- und Zufuhrbahnen, die auf besonderen Grundlagen exploitirt werden und auf die sich der allgemeine Personentarif nicht erstreckt, werden die Fahrkarten ausschliesslich auf den Stationen dieser Zweig- und Zufuhrbahnen ertheilt.

Diese Zweig- und Zufuhrbahnen werden zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

§ 2.

Für die Passagierfahrt sind nachstehende Fahrkarten eingeführt:

a) Carton-Einzelkarten, auf denen verzeichnet sein muss: die Nummer der Karte, die Wagenclasse, die Abgangs- und Bestimmungsstation, die Reise-

route, der Fahrpreis, die Beförderungskosten für 10 Pfd. Gepäck, die Giltigkeitsdauer der Karte und die Clausel für das Verbot der Cession unterwegs;

b) Carton-Abreisskarten mit denselben Daten wie auf den Einzelkarten, mit Ausnahme der Bestimmungsstationen, von denen mehrere, jedoch nicht mehr als fünfzehn, auf der Karte verzeichnet sind, wobei auf der rechten Seite der Karte gegenüber jeder Bestimmungsstation der Fahrpreis bis zu dieser Station, auf der linken Seite aber der Transportpreis für 10 Pfd. Gepäck angegeben sein muss;

c) Papier-Blancoscheine, die aus drei Theilen bestehen, von denen der rechte Theil, welcher die eigentliche Fahrkarte bildet, enthalten muss: Nummer der Fahrkarte, Wagenclasse, Abgangs- und Bestimmungsstation und die Fahrstrecke, während der linke Theil als Talon der Karte gilt. Auf dem mittleren Theil, der in zehn gleiche Abtheilungen eingetheilt ist, sind vermerkt: die Zonennummer, die Entfernungen, bis zu welchen die Fahrkarte benützt werden kann, der Fahrpreis, die Giltigkeitsdauer mit der Clausel für das Verbot der Cession der Karte und der Transportpreis für 10 Pfd. Gepäck;

d) Coupon-Büchelchen, die für die Personenfahrt im directen Verkehr der russischen Eisenbahnen mit den ausländischen Bahnen und mit den Dampfer-Gesellschaften bestimmt sind und die aus einem Deckblatt und Coupons bestehen, deren Zahl nach dem Uebereinkommen der an der Route betheiligten Transport-Unternehmungen festgestellt wird. Auf dem Deckblatt muss verzeichnet sein: die Serie und Nummer des Coupon-Büchelchens, der Name der Bahn, der die Abgangsstation angehört, die Wagenclasse, die Abgangs- und Bestimmungsstation, die Fahrstrecke, die Giltigkeitsdauer innerhalb der Grenzen Russlands, der Preis des Coupon-Büchelchens und der Transportpreis für 10 Pfd. Gepäck, ferner muss jedes Couponblatt enthalten: die Serie und Nummer des Büchelchens, die Wagenclasse und die Namen der Endstationen jener Strecken, welchen der Coupon entspricht. Die Couponblätter sind im Büchelchen in der Reihenfolge der einzuhaltenden Reiseroute eingelegt.

Ausserdem werden nach bestimmten Orten noch besondere Fahrkarten, als Retour-, Abonnementskarten etc., eingeführt; die näheren Details über diese Karten werden bei deren Einführung veröffentlicht werden.

§ 3.

Bei der Beförderung von Kindern im Alter von 5 bis 10 Jahren, für welche die gesetzliche Ermässigung des allgemeinen Tarifes eintritt, werden dieselben Fahrkarten wie für Erwachsene ertheilt und bei der Verabfolgung in der bestimmten Ordnung durchschnitten.

Auf den Coupon-Büchelchen aber, die für Kinder ausgefertigt werden, muss auf dem Deckblatt und auf jedem Coupon die Bezeichnung „für Kinder" vermerkt sein.

§ 4.

Die Verabfolgung von Einzel-, Abreiss- oder Blancokarten wird dem Ermessen der Eisenbahnen anheimgestellt und erfolgt in Abhängigkeit davon, welche Art Fahrkarten bis zu der vom Passagier angegebenen Endstation in der Casse vorhanden sind.

§ 5.

Bei der Verabfolgung der Fahrkarten und Coupon-Büchelchen an den Stationscassen verzeichnet der Cassier durch Abstempelung Monat und Tag der Ausfolgung und die Nummer des Zuges, für den die Fahrkarte oder das Büchelchen ertheilt worden ist. Hiebei sind die Carton-Abreisskarten (§ 2, b) vom Cassier derart zu durchschneiden, dass auf dem Abschnitt, der dem Passagier verabfolgt wird, die Station, bis zu welcher der Passagier fahren will, die letzte ist. Bei der Ausfolgung von Papier-Blancoscheinen (§ 2, c) muss der Cassier, nachdem er auf dem Scheine und dem Talon zu diesem die Bestimmungsstation und die Fahrstrecke (die einzelnen Knotenpunkte auf der Fahrt) vermerkt hat, den mittleren Theil des Scheines derart durchschneiden, dass auf dem dem Passagier zu verabfolgenden Theile die der Strecke bis zur Bestimmungsstation entsprechende Zone die letzte bildet. Radirungen und Verbesserungen sind auf den Blancoscheinen nicht zulässig, und werden Scheine mit derartigen Radirungen und Verbesserungen als ungiltig angesehen.

§ 6.

Für die Fahrt in Courier- und Schnellzügen, sowie für die Benützung von Abtheilungen und Schlafstellen werden, falls hiefür eine besondere Ergänzungsgebühr über den allgemeinen Tarif bestimmt ist, den Passagieren aussen den gewöhnlichen Fahrkarten für ihre ganze Reiseroute auf den betreffenden Bahnen Ergänzungskarten verabfolgt.

§ 7.

Wenn ein Passagier aus irgend einem Grunde nicht mit dem Zuge, dessen Nummer auf seiner Fahrkarte oder in seinem Fahrscheinhefte vermerkt ist, die Anfangsstation verlässt, so muss er, damit seine Fahrkarte ihre Giltigkeit behält, dem Stationschef oder dessen Stellvertreter darüber Mittheilung machen, und diese versehen dann die Fahrkarte auf ihrer Rückseite mit dem Stempel „Aufenthalt, Station N. N.". Vor der Abreise muss die Fahrkarte wieder an der Casse vorgewiesen werden, damit darauf das neue Datum der Abreise und die Nummer des Zuges verzeichnet werden. Der Giltigkeitstermin wird hiebei nicht verlängert und beginnt mit der Mitternacht nach ihrer Verabfolgung. Fahrkarten ohne die genaue Bemerkung des Stationschefs und des Cassenbeamten sind ungiltig.

§ 8.

Die verabfolgten Einzel-, Abreiss- und Blancokarten behalten ihre Giltigkeit sowohl beim inneren als beim directen Verkehr je nach der Länge der Fahrstrecke, wobei gerechnet wird auf 1—200 Werst = 1 Tag, auf 201—500 Werst = 2 Tage, auf 501—800 Werst = 3 Tage, auf 801—1100 = 4 Tage, auf 1101—1500 Werst = 5 Tage, auf 1501—1900 Werst = 6 Tage u. s. w., indem auf jede weiteren 400 Werst ein Giltigkeitstag mehr gerechnet wird. Entfernungen bis incl. 25 Werst verlängern die Giltigkeitsdauer der Fahrkarte nicht. Die Giltigkeitsdauer der Fahrkarten und der Fahrscheinhefte muss auf diesen selbst angegeben sein. Auf den Abreisskarten, welche die Namen von mehreren Stationen (nicht über 15) enthalten, wird der der letzten Station entsprechende Giltigkeitstermin angegeben.

§ 9.

Die Giltigkeitsdauer der Fahrkarten und Fahrscheinhefte beginnt mit der Mitternacht nach ihrer Verabfolgung und schliesst mit der Mitternacht des auf ihnen ange-

gebenen letzten Tages. Lauft der Giltigkeitstermin der Fahrkarte ab, bevor ihr Inhaber die Endstation erreicht hat, so wird sie ihm abgenommen, und ist er dann verpflichtet, auf der nächsten Station entweder den Zug zu verlassen oder sich eine neue Fahrkarte zu lösen. Trägt die betreffende Eisenbahn die Schuld an dem vorzeitigen Ablauf des Giltigkeitstermines und hat der Inhaber von dem ihm in Art. 49 des allgemeinen Reglements gewährten Rechte keinen Gebrauch gemacht, so kann er die entsprechende Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Fahrkarte oder des Fahrscheines fordern, wobei dies immer nur auf 24 Stunden geschieht. Ueber diese Verlängerung macht der betreffende Stationschef auf der Fahrkarte oder im Fahrscheinhefte eine Bemerkung; ist hiefür aber kein Raum, so wird zu diesem Zwecke ein besonderes Blatt angefügt.

§ 10.

Während der Giltigkeitsdauer der Fahrkarten und Fahrscheinhefte steht es dem Inhaber frei, auf jeder fahrplanmässigen Station der Fahrstrecke seine Reise zu unterbrechen. Sobald er dies thut, hat er sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationschef die Fahrkarte vorzuweisen, welche dieser auf ihrer Rückseite mit dem Stempel „Aufenthalt, Station N. N.“ versieht. Wird die unterbrochene Reise von dieser oder einer der folgenden Stationen wieder fortgesetzt, so ist wenigstens 10 Minuten vor Abgang des Zuges die Fahrkarte an der Casse zum Zwecke der Beisetzung des Datums und der Nummer des Zuges vorzuweisen; ohne diesen Beisatz ist die Fahrkarte ungiltig, und der Inhaber wird als ohne Fahrkarte reisend nach Art. 23 des allgemeinen Reglements behandelt. Wird die Fahrt an solchen Punkten unterbrochen, wo der Passagier von einer Bahn auf eine andere übergeht, so braucht die Meldung über Unterbrechung und Wiederaufnahme der Reise nicht gemacht zu werden.

§ 11.

Ueber den Empfang des Gepäckes erhält der Passagier von der Eisenbahn eine Bescheinigung. Das Gepäck wird mit dem Zuge befördert, zu welchem es aufgegeben wurde und in Uebergangsstationen mit dem nächsten fahrplanmässigen Zuge weiterbefördert. Ausnahmen hievon sind mit Erlaubniss des Ministers der Communicationen in Orten mit mehreren örtlich getrennten Bahnhöfen gestattet und müssen unter Angabe des Zuges, mit welchem das Gepäck weiterbefördert wird, zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden. Ein Passagier, der während der Fahrt sein Gepäck ausgeliefert erhalten will, muss darüber auf der Abgangsstation oder auf einer Uebergangsstation für das Gepäck Anzeige machen. In einer Zwischenstation ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäckes nicht verpflichtet. Wird das Gepäck während der Reise ausgeliefert, so versieht der Stationschef den Gepäckschein mit dem Stempel „Aufenthalt, Station N. N.“, zieht den Gepäckschein, falls das gesammte Gepäck ausgeliefert worden ist, ein und stellt dem Passagier einen besonderen Schein aus. Wird nicht das gesammte Gepäck, sondern nur ein Theil desselben ausgefolgt, so verzeichnet der Stationschef auf dem Gepäckschein die Zahl der ausgelieferten Gepäckstücke und ihr Gewicht und übergibt ihn wieder dem Passagier. Will letzterer die entnommenen Gepäckstücke wieder weiterbefördern, so hat der Passagier den Gepäckschein oder den ausgehändigten besonderen Schein an der Gepäckscasse vorzuweisen, wo ihm der ursprüngliche Gepäckschein, auch wenn derselbe bei der Ablieferung des gesammten Gepäckes abgenommen wurde, wieder zurückgegeben wird, nachdem unter den oberwähnten Stempel das Datum und die Nummer des Zuges der Weiterbeförderung eingetragen worden ist. Gibt der Passagier statt des entnommenen neues Gepäck auf, so wird ihm ein neuer Gepäckschein ausgefolgt, auf welchem angegeben ist, dass er an Stelle des abgenommenen Gepäckscheines ausgestellt wurde. Wiegt das neue Gepäck mehr als das ursprünglich aufgegebene, so wird für das Uebergewicht eine Zuschlagszahlung erhoben.

[H.-M.-Z. 70.227 ex 1894.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Leitomischl-Polička. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Johann Lenoch, Bezirksobmann, Dr. Theodor Slavik, Bürgermeister, und Vincenz Tobolař, Ortsvorstand in Leitomischl, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Leitomischl nach Polička nebst Flügelbahn von Breitenthal nach Proseč im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 497.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Zubau an Güterschuppen.) An die in den Stationen Ober-Waltersdorf und Edlitz bestehenden Güterschuppen wurde behufs Vergrösserung derselben je ein Anbau hergestellt. [12. Februar, Z. 4264.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Uebergangssteges.) Für Zwecke des Villenbesitzers Edgar von Pasquier in Weideneck bei Krumpendorf wurde in km 132·218 ein Uebergangssteg über den Bahnkörper hergestellt. [6. Februar, Z. 3431.]

— (Linie Wien—Triest: Umwandlung der Station Baden.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. und 15. Jänner durchgeführten Stationscommission und politischen Begehung wurde für die Umwandlung der Station Baden in eine Doppelstation unter Verlegung der Frachtenstation gegen Pfaffstätten der Bauconcens ertheilt. [17. Februar, Z. 6461.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Herstellung eines Fussweges.) Für Zwecke des Fabriks-, Brauerei- und Gasthofbesitzers in Stainz wurde von der Station Preding-Wieselsdorf zu der dem Genannten gehörigen, rechts der Bahn gelegenen Restauration ein Fussweg hergestellt. [12. Februar, Z. 720.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf zu einer Frachtenstation: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf in eine Frachtenstation für den 28. Februar anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 2798.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseanlagen.) Die von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projecte, betreffend Abänderungen an den gesellschaftlichen Geleiseanlagen am Gürtel und auf der Strecke „Sternwartestrasse—Nussdorf“ für den Materialtransport zum Zwecke des Baues der Wiener Gürtelbahn, wurden genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [16. Februar, H.-M.-Z. 8665.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im IV. Quartale 1894.) In den Monaten October, November und December 1894 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen

für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Bahn. a) Linie Aussig—Bilin: Reconstruction der Schleppbahn zum Ludwigs-Schachte nächst der Station Schwaz-Kuttowitz. b) Linie Aussig—Komotau: Erweiterungsbauten in der Station Karbitz; Ladegeleise zum Wilhelm-Schachte bei Dux.

2. Böhmische Nordbahn. a) Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Geleiseanlage und neues Magazin in der Station Kuttenthal; Holz- und Bretterschuppen, Materialvorrathsschuppen, Altmaterial- und Wagenreparaturschuppen, Locomotiv- und Tenderschlosserei, Erweiterung der Dreherei, Flugdach für die Kreissäge, Desinfectionsanlage, freistehende Rampe in der Station Böhm.-Leipa; Geleiseerweiterung in der Station Kreibitz-Teichstadt; Abänderung der Einmündungsgeleise der Schöller'schen Schleppbahn in der Station Czakowitz; Durchführung der Rumburger städtischen Wasserleitung durch den Bahnkörper in Kilometer 92·455; Chaussirung eines Abladeplatzes für Gemüse in der Station Rumburg. b) Linie Bakow—Turnau: Geleiseerweiterung in der Station Bakow; Verladegeleise sammt Pflasterung und Herstellung eines IV. Geleises in der Station Svijan-Podol. c) Linie Rumburg—Nixdorf: Postmeisterschuppen in der Station Hainspach-Wölmsdorf. d) Linie Bodenbach—Warnsdorf: Schuppen für Zwecke der Firma Andree & Wickerling in der Station Tetschen.

3. Buschtěhrader Bahn. a) Linie Prag—Eger: Wirthschaftsgebäude, gemauerte Kohlengrube nächst der Lackirerwerkstätte, Aschengrube bei den Heizhausanbauten, hölzerner Anbau an das Materialdepot in der Station Komotau; Verlegung des östlichen II. Wasserkrahnes sammt Putzgrube in der Station Pürstein; Reservoir im Wasserstationsgebäude, Grube zur Lagerung von Abfallstoffen in der Station Karlsbad; zwei Düngergruben für das doppelte Wächterhaus Nr. 175 der Strecke Falkenau—Rangirstation; Waggonbrückenwaage mit Waaghäuschen und Kohlenschuppen in der Station Tirschnitz; Aschengrube beim Arbeiterhause Nr. 91 in Oberdorf; Desinfectionsanlage in der Station Prag (Smichow); Einleitung der städtischen Flusswasserleitung in das Aufnahms- und Wohngebäude, Canalisirung in der Station Prag (Bubna); Wasserkrahn nebst Entwässerungsanlage und Putzgrube in der Station Hostiwitz; hölzernes Kesselhäuschen an den Wasserstationsgebäuden der Station Lužna-Lischan, Pürstein, Schlackenwerth und Tirschnitz; mehrere Bauherstellungen in der Strecke Prag—Eger. b) Linie Prag—Hostiwitz: Strassenbrückenwaage in der Station Repy. c) Linie Kladno—Kralup: Strassenbrückenwaage in der Station Brandeisl. d) Linie Komotau—Weipert: Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen und Wasserkrahn sammt Putzgrube in der Station Krima-Neudorf; Aufnahmsgebäude in der Station Pressnitz-Reischdorf. e) Linie Falkenau—Klingenthal: Düngergrube für das Wächterhaus Nr. 316 der Strecke Hartenberg—Bleistadt und für das Wächterhaus Nr. 325 in Unter-Graslitz.

4. Graz-Köflacher Bahn. Neu errichtete Station „Frauenthal" in km 27·295/515 der Linie Lieboch—Wies.

5. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Zayabach-Brücke im Geleise II, Umgestaltung und Erweiterung der Stationsgeleise, Geleisebrückenwaage, Anbau an das Lampisteriegebäude, Stumpfgeleise sammt Drehscheibenverbindung im Fabrikshofe des Huldschinsky'schen Röhrenwalzwerkes in der Station Schönbrunn; überstelltes Wächterhaus Nr. 388 alt, Kohlenladegeleise, Stumpfgeleise sammt Drehscheibe im Fabrikshofe der Firma Glassner, Hochstetter & Comp., neue Geleiseanlage im Werkstättengebäude, Bediensteten-Doppelwohnhaus in der Station Mähr.-Ostrau; Verlängerung des Geleises V in der Station Pruchna; Weichsel-Brücke bei Oswięcim; Verlängerung des Strassenverladegeleises beim Zollmagazin in der Station Oswięcim; Geleisebrückenwaage sammt Waaghäuschen, Verlängerung des Frachtenmagazins und der Verladerampe in der Station Chrzanów; Strassenbrückenwaage im ersten Kohlenhofe, Anbau an das Feuerspritzendepot im zweiten Kohlenhofe, Anbau an das Cantinengebäude im ersten Kohlenhofe des Hauptbahnhofes in Wien; Strassenumladegeleise in der Station Mähr.-Neudorf; Geleiseverlagerung in der Station Rohatetz; Rübenverladerampe, Wagenaufstellungsgeleise in der Station Hullein; Kohlenlade- und Ausweichgeleise für die gräflich Potocki'sche Güteradministration, Locomotiv-Drehbühne; Verlängerung des Geleises III in der Station Krakau; Vergrösserung der Kesselschmiede in der Station Floridsdorf; Anbau an das Wächterhaus 22/II alt, Nr. 31 neu, in der Strecke Gänserndorf—Angern; Materialmagazin in der Station Bisenz; Zubau zum Pumpenhause in der Station Prerau; schmalspuriges Ausweichgeleise in der Station Zauchtl. b) Linie Lundenburg—Zellerndorf: Magazin für Eilgüter und Lampenkammer in der Station Neusiedel-Dürnholz. c) Linie Nezamislitz—Sternberg: Verlängerung der Ladestelle Nimlau. d) Linie Kojetein—Bielitz: Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen in den Stationen Kunowitz-Louczka, Przikas-Osiecko, Branek und Krasna; Durchlass in km 111·186; verlängerter Güterschuppen in der Station Ernsdorf; Erweiterung der Geleiseanlage im Hofe der Zuckerfabrik in Kojetein; Vergrösserung des Stationswächterhauses in Rajnochowitz; Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes und Adaptirung des Waarenmagazins zu Kanzleien und Arbeiterkaserne in der Station Holleschau; Strassenladegeleise in der Station Friedek-Mistek. e) Linie Kremsier—Zborowitz: Stumpfgeleise in der Station Zborowitz. f) Linie Bielitz—Kalwarya: Brückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Andrichau. g) Linie Prerau—Olmütz: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Brodek. Ferner drei Eisenbrücken für die Schlackenbahn zur Sofien-Hütte in Witkowitz.

6. Kaschau-Oderberger Bahn. Vier Wohngebäude und Kanzleigebäude für Zugförderungszwecke in der Station Karwin; Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in der Station Jablunkau.

7. Ostrau-Friedlander Bahn. Ladegeleise in der Station Gr.-Kunzendorf.

8. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Stockgeleise, Verladeplatz und Verladerampe, Brückenwaage und Kohlenschuppen für A. Schenk in der Station Goltsch-Jenikau; Umstellung der Brückenwaage in der Station Sedletz-Kuttenberg; Schleppbahn zur Cichoriendörre der Firma Heller & Robitschek in der Station Gross-Wossek; Uebergabsgeleise in der Station Všetat-Přivor; Brückenwaage sammt Häuschen in der Station Liboch; Verlängerung des Salpeterschuppens in der Station Tetschen; Auswechslung der Wasserförderungsanlage in der Station Nimburg; steinerne Verladerampe, Waggonbrückenwaage und ein Stockgeleise am Umschlagplatz Laube; Gütermagazin VII mit den zugehörigen Geleisen und Strassenanlagen, Strassenbrückenwaage mit Waaghäuschen am Wiener Hauptbahnhofe; Wartehalle in der Haltestelle Ober-Olberndorf; Ergänzungen bei der Weichensicherungsanlage in der Station Znaim; Aufnahmsgebäude in der Station Wlkanetsch; Durchkreuzung der Bahn mit der Horsky'schen Schleppbahn in km 299·8/9 nächst Kolin; Industriegeleise zum Etablissement der Firma Kind & Herglotz in km 432·0/2 der Strecke Schreckenstein—Schwaden. b) Linie Deutschbrod—Liebau: Kasernengebäude in der Station Skutsch; Sicherungsanlage sammt Stellwerksbuden in der Station Deutschbrod; Stockgeleise und Verladeplatz in der Station Chrast; Vergrösserung des Güterschuppens, Stockwerksaufbau auf das Wächterhaus 1 Sd. und Nebengebäude in der Station Pardubitz; diverse Baulichkeiten behufs Einmündung der Böhmischen Commercialbahnen in der Station Smiřitz; Anbau an das Wächterhaus Nr. 154 der Strecke Josefstadt—Liebau; Kanzleianbau an den Güterschuppen, VI. Geleise sammt Schleppbahn zur Zuckerraffinerie und Imprägnirungsanstalt in der Station Rossitz; Verlängerung des III. Geleises in der Station Předměřitz; Verlängerung des Ausweichgeleises und Aufstellung einer Signalhütte in der Haltestelle Černožitz. c) Linie Chlumetz—Parschnitz: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Chlumetz; Umstellung der Brückenwaage in der Station Neubidschow; Verstärkung der hölzernen Strassenbrücke II. Classe in der Zufahrt zur Station Alt-Paka. d) Linie Prag—Mittelwalde: Ladegeleise sammt Verladeplatz in der Personenhaltestelle Praskačka-Urbanitz; Neubau des Aufnahmsgebäudes in der Station Königgrätz; Brückenwaage in der Station Chwala-Počernitz; Kasernengebäude in der Station Tinischt. e) Linie Geiersberg—Wildenschwert: Schmalspuriges Zweiggeleise aus der Rollbahn in der Station Friedrichswald.

9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Anbauten an die Wächterhäuser Nr. 343 und 347, Blechbrücken in km 195·96, 195·97 und 214·29, Strassenbrückenwaage in der Station Zamrsk; Reconstruction der Sicherungsanlage, Herstellung einer telephonischen Verbindung und Errichtung von zwei Blockhütten in der Station Ladendorf; Reconstruction der Sicherungsanlage in der Station Wolframitz; Schuppen zur Unterbringung von Gerbstoffen für die Firma Max Sinaiberger & Söhne und Reconstruction der Sicherungsanlage in der Station Kanitz-Eibenschitz; Sicherungsanlage in der Station Siluvka. b) Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Aujezd-Luhatschowitz; Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Nezdenitz; Anbauten an das Stationsgebäude in Wessely a. d. March und an die Locomotivremise in der Station Kunowitz; Strassenbrückenwaage in der Station Ungar.-Brod.

c) Linie Böhm.-Trübau—Olmütz: Blechbrücken in km 11·0, 44·0 und 62·7, Anbau an das Aufnahmsgebäude und ein Nebengebäude in der Station Rudelsdorf. d) Linie Schwarzbach—Littau: Sturzgeleise im Hofe der Littauer Zuckerfabrik. e) Linie Pořičan—Nimburg: Strassenbrückenwaage der Zuckerfabrik Čerhenic in den Stationen Pořičan und Sadska. f) Linie Kralup—Welwarn: Verstärkte Brücken in km 3·3, 3·7, 4·2, 5·2, 8·5, 8·9, 9·4 und 9·6. g) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Geleisereconstruction in der Station Grammat-Neusiedl; Verlegung des Sturzgeleises in der Station Bruck a. d. Leitha. h) Linie Peček—Bečvar: Umwandlung des im Wächterhause der Station Bošic bestehenden Warteraumes in einen Wohnraum und des vorhandenen Bureaueinbaues im dortigen Magazin in einen Warteraum, sowie Errichtung eines neuen Bureaueinbaues im Magazin. i) Linie Brünn—Tischnowitz: Strassenbrückenwaage in der Station Obrowitz. k) Linie Chotzen—Leitomischl: Erweiterung der Geleiseanlage in der Zuckerfabrik Hohenmauth.

10. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Magazin des Clemens Ringler an dem Schleppgeleise zwischen Matzleinsdorf und dem Südbahnhofe; Schuppen und Nebengebäude im Hofe des Approvisionirungs-Magazines in Wien; elektrische Schienencontacte zur Controle der Zugsgeschwindigkeiten in der Strecke Payerbach—Mürzzuschlag; Mürzbrücke in Kilometer 154·824 und Thorlbach-Brücke in km 154·421; Eisenconstructionen in beiden Geleisen bei km 353·207, 353·239, 353·270, 353·285, 353·335, 354·411; Viehverladerampe in der Station Laibach; Brücke über den Kalten Gang in km 39·015; Wächterhaus Nr. 248 mit Nebengebäude in der Station Kapfenberg; Nebengebäude und Holzlege beim Signalhause Nr. 325 in der Station Judendorf; Verlängerung des Schleppgeleises inclusive Schiebebühne und Ueberbrückung der Sickergrube in der Brückenbauanstalt und Verladegeleise in der Station Graz; stabile Verladerampe in der Station Wildon; amerikanischer Eiskeller in der Station Marburg; Gitterbrücke in km 1·84 und 2·876; Nebengebäude am Frachtenbahnhofe in Hetzendorf. b) Linie Wien—Pottendorf—Wr. Neustadt: Strassenbrückenwaage am Vorplatze der Station Münchendorf für die Pottendorfer-Landegger Zuckerfabrik; Strassenbrückenwaage am Vorplatze der Station Inzersdorf für die Ungereigener Zuckerfabrik. c) Linie Marburg—Franzensfeste: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Dellach; Construction in km 310·49. d) Liuie Kufstein—Ala: Cementmagazin für die Firma Mich. Egger, Anbau an das kgl. bayerische Frachtenmagazin, Getreidemagazin des Jos. Dillersberger in der Station Kufstein; Anbau an das Approvisionirungs-Magazin in der Station Innsbruck; Ergänzungen der bestehenden centralen Weichenanlagen mit Signalen in den Stationen Branzoll und Neumarkt; Abänderung der Central-Weichenanlage in der Station Mattarello; Central-Weichen- und Signalstellungs-Anlage in der Station Wörgl. e) Linie Grammat-Neusiedl—Pottendorf—Landeck. Strassenbrückenwaage am Vorplatze der Station Unt.-Waltersdorf für die Ungereigener Zuckerfabrik. f) Linie Nabresina—Cormons: Nebengebäude beim Frachtenmagazin in der Station Görz.

11. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. a) Linie Pardubitz—Reichenberg: Verlängerung und Einbindung des Stockgeleises in der Station Semil. b) Linie Josefstadt—Seidenberg: Schreibstuben-Einbau im Güterschuppen der Station Mastig; Stockwerksaufbau auf das Bureaugebäude für Güterexpedition in der Station Reichenberg; Vergrösserung des Güterschuppens in der Station Liebstadtl.

12. Wien-Aspang-Bahn. Adaptirung des doppelten Wächterhauses zu einer Zugsbegleiter-Kaserne in der Station Sollenau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 20. November bis 11. December 1894 wurde im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung von fünf für die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmten Gütereilzugs-Locomotiven mit Schlepptender, welche sämmtlich nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 10. Juni 1893, Z. 18.977, genehmigten Typenplänen in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik von G. Sigl gebaut wurden, durchgeführt. Die Kessel dieser Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe gut bestanden. Die Locomotiven tragen die Fabrikationsnummern 3764, 3765, 3766, 3767 und 3768, die Inventarnummern 537, 538, 539, 540 und 541, und gehören der Serie IIIc an. Die gleichartig gebauten Maschinen besitzen 4 Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachse ist nur eine vorhanden, welche in einem Bisselgestelle und vorne liegt; die drei hinteren Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung zeigt die Construction nach Heussinger von Waldck, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube und Hebel mit Hilfshebel. Das Kesselgewicht wird durch Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der ersten und zweiten Achse und zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen, und die Locomotiven ausserdem noch versehen mit veränderlichem Blaserohr, Hilfsgebläse, Friedmann, Injectoren, gewöhnlichem Saudstreuapparat, Funkenfänger mit Hardy-Vacuumbremse und Dampfheizungseinrichtung, nach vorne und rückwärts wirkend. Die Spurweite ist normal, und das Totalgewicht der Locomotive 50·6 Tonnen. Die Probefahrten wurden auf der 13·1 km langen Strecke Floridsdorf—Wagram der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 72 bis 77 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 46 bis 65 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das allseitig günstige Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfungen wurden die vorbeschriebenen fünf Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für geeignet bezeichnet. [Z. 8545.]

Elektrische Strassenbahn Lemberg. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der elektrischen Strassenbahn in Lemberg wurden behördlich festgestellt, und beträgt: I. für die Hauptlinie Staatsbahnhof-Łyczaków die Bau- und Betriebslänge 5·814 km, II. für die Zweiglinie Hetmanskagasse—Sofien-Schule die Baulänge 1·933 km, die Betriebslänge 1·940 km und III. für die Zweiglinie Peter Paul-Kirche—Friedhof die Baulänge 0·545 km, die Betriebslänge 0·579 km. Demnach beträgt die gesammte Baulänge 8·292 km und die gesammte Betriebslänge 8·333 km. — Die Lage der einzelnen Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Hauptlinie			
Staatsbahnhof . .	Anfangstelle		311·325
Magazin	Haltestelle	0·335	311·475
Grodeckagasse . .	„	0·620	311·642
Konarski-Schule .	„	0·850	310·244
St. Theresien-Anstalt	„	1·135	310·240
Polytechnikum . .	„	1·620	309·181
M. Magdalenakirche	„	1·865	304·839
Wronowskichgasse	„	2·200	288·884
Postgebäude . . .	„	2·530	280·043
Kósciuszkogasse .	„	2·740	277·004
Carl Ludwigstrasse	„	2·980	276·154
Hetmanskagasse .	„	3·060	277·226
Ringplatz	„	3·345	284·260
Podwale	„	3·560	288·700
Czarneckigasse . .	„	3·845	287·370
Franziskanergasse .	„	4·075	289·339
Militärspital . . .	„	4·350	295·988
St. Antonkirche . .	„	4·680	307·422
Paulanergasse . .	„	5·085	315·997
Peter Paul-Kirche .	„	5·250	318·571
Uboczgasse	„	5·600	318·675
Ende Łyczakow . .	Endstelle	5·81450	323·100
Abzweiglinie a)			
Hetmanskagasse .	Anfangstelle	0·000	277·575
Marienplatz . . .	Haltestelle	0·210	278·405
Halickiplatz . . .	„	0·35	279·510
Bathorygasse . . .	„	0·540	281·885
Pánskagasse . . .	„	0·725	281·927
Zielonagasse . . .	„	0·920	280·552
Mikołagasse . . .	„	1·015	281·055
Pelczýnskagasse .	„	1·450	283·622
Sofien-Schule . . .	Endstelle	1·900	289·510
Abzweiglinie b)			
Peter Paul-Kirche .	Anfangstelle	0·000	318·571
Friedhof	Endstelle	0·54523	303·390

[G.-I.-Z. 642.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einstellung von zwei Reservoirwagen für Säuretransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens des Oesterreichischen Vereines für chemische und metallurgische Production in Aussig a. d. Elbe zwei dreiachsige Reservoirwagen mit Bremse für Säuretransporte, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 13. Jänner 1895, Z. 70.080 ex 1894, genehmigten Typenplänen in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag (Smichow) ausgeführt werden sollen, in den gesellschaftlichen Wagenpark eingestellt werden. [Z. 6401.]

Verkehrsstörungen.

Südbahn-Gesellschaft:

26. Februar. Wegen heftiger Schneestürme musste in der Südbahnstrecke Laibach—St. Peter der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

27. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Troppau-Bennisch bis auf Weiteres eingestellt.

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1420	17.163	5.831	24.414	115	312	108	535	2·1	364	14	252	74	.	.	.	3	1	20
Nordöstliche Linien	186	3.414	4.167	7.767	30	184	92	306	3·9	217	1	163	11	.	.	.	.	.	6
Dalmatiner Staatsbahn	.	275	.	275	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	604	248	914	4	10	1	15	1·6	13	.	9	.	1	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	403	341	744	.	9	1	10	1·3	9	.	4	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.054	899	2.139	4	13	3	20	0·9	21	7	37	5	3	.	.	2	.	3
Buschtěhrader Eisenbahn	124	372	1.581	2.077	14	7	14	35	1·6	22	2	20	4	1	.	.	1	1	5
Eisenbahn Wien-Aspang	.	304	742	1.046	.	14	3	17	1·6	4	.	2	11	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	9	6	15	3·7	10	.	1	[illegible]	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	474	4.217	3.277	7.968	86	160	20	266	3·3	257	29	103	106	2	1	1	8	.	76
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	7	.	7	1·6	4	.	1	2	.	.	.	.	.	2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	2	3	1·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	380	4.491	558	5.429	79	80	.	159	2·9	177	1	37	42	2	.	.	4	.	65
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	517	4.806	3.191	8.514	85	303	86	474	5·5	338	1	193	167	2	.	.	4	2	32
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	40	288	.	10	.	10	3·4	9	.	4	.	1	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	709	4.640	775	6.124	61	125	20	206	3·3	133	7	29	131	1	.	.	2	.	68
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.435	217	1.652	.	42	.	42	2·5	42	1	8	5	.	.	.	.	.	30
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	176	296	.	5	10	15	5·0	1	.	9	6	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.246	.	1.271	.	4	.	4	0·3	2	.	.	2	.	.	.	.	.	.
Totale	4083	45.629	22.291	72.003	478	1295	366	2139	.	1626	63	872	572	13	1	1	24	4	308

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·3 „
3. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·9 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·2 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·3 „
6. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·6 „
7. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·6 „
8. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·6 „
9. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·6 „
10. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 2·1 „
11. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 2·5 pCt
12. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·9 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 3·3 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . 3·3 „
15. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 3·4 „
16. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 3·7 „
17. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 3·9 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 5·0 „
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 5·5 „

Die auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgekommenen Zugsverspätungen wurden grösstentheils durch Schneeverwehungen und durch schwierige Verschiebungen in Folge von Schneehindernissen verursacht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Sonstige Nachrichten.

Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Elberfeld-, Frankfurt a. M.-, Hannover-, Köln linksrheinisch-, Köln rechtsrheinisch-, Magdeburg- u. Oldenburg-Erfurt, Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, Thüringisch-Bayerischer, Norddeutscher und Niederdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Eilenburg—Düben am 20. Februar wurden die Stationen Düben, Laussig bei Düben und Mensdorf, sowie mit Giltigkeit von einem späteren noch bekannt zu machenden Eröffnungstage wird die Station Kültzschau an derselben Linie in die Güter- und Viehtarife der obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Die Stationen erhielten sämmtlich die Befugnisse zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Düben ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen. Der Verkehr von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen vorgenannten Stationen ausgeschlossen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen. Ferner gelangte am 20. Februar ein Ausnahmefrachtsatz von 0·11 Mk. für 100 kg zwischen Wettergrube und Zeitz, Preussische Staatsbahn, für Steine, wie im Ausnahmetarif 3 des Localgütertarifes des Directionsbezirkes Erfurt aufgeführt, zur Einführung.

Deutschland-Schweiz etc. (Zuckertarif nach Basel und Altmünsterol transit.) Unter Aufhebung des vorbezeichneten Tarifes vom 20. October 1893 wurde für Zucker aller Art von Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Oberhessischen Bahnen nach Basel (Reichsbahn) mit Giltigkeit vom 20. Februar ab ein neuer Tarif eingeführt. Die in dem ersterwähnten Tarife enthaltenen Sätze für Farinzucker etc. nach Altmünsterol transit treten mit dem 1. April ausser Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Coaks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. (Nachtrag XIII.) Am 15. Februar erschien der Nachtrag XIII, welcher unter Anderem Frachtsätze für Eisenerze von den Stationen Langenei, Milspe-Thal und Quakenbrück, sowie die Bestimmung enthält, wonach die Eisenerz-Frachtsätze von Station Köln-Deutz B. M. vom 1. April ab nicht mehr Anwendung auf Sendungen von dem Wasserwege finden. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die im Kohlentarif Nr. 8 für den Verkehr von den Reichsbahn-Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel nach sämmtlichen bayerischen Stationen enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 31. März ausser Kraft.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Zeitkarten.) Mit dem 1. April werden in dem für jeden Eisenbahn-Directionsbezirk besonders herausgegebenen Personen- und Gepäcktarif Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen unter A. in den §§ 1—16 enthaltenen besonderen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten, sowie die unterm 5. Juni 1894 in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger und in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichte besondere Bestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung, betreffend die Anwendung der Kilometerzeiger für den Personenverkehr bei der Berechnung der Zeitkartenpreise und die Erhebung von Mindestpreisen für Zeitkarten aufgehoben. Von dem gleichen Zeitpunkt werden auf den Preussischen Staatseisenbahnen an Stelle der bisherigen allgemeinen Zeitkarten nur noch Zeitkarten für die Dauer eines Kalendermonates (Monatskarten) für die I.—III. Wagenclasse ausgegeben, deren Preise dem zwölften Theil des Preises der bisherigen Zeitkarten für volle Jahresdauer entsprechen. Als Mindestpreise werden erhoben

für die I. Wagenclasse 4·50 Mk.
„ „ II. „ 3·50 „
„ „ III. „ 2·50 „

Die Preise der neuen Monatskarten stellen sich, abgesehen von Monatskarten auf Entfernungen bis 3·5 km, allgemein niedriger als die auf jeden Monat entfallenden Beträge der bisherigen Zeitkarten von ein- bis elfmonatlichen Dauer. Nur gegenüber den seitherigen Zeitkartenpreisen für volle Jahresdauer ergibt die Summe der Preise für 12 Monatskarten eine geringe, durch die Abrundung der Monatskartenpreise hervorgerufene Erhöhung. Das Nähere über die zur Anwendung kommenden Beförderungsbedingungen wird demnächst noch veröffentlicht werden.

Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn - Gesellschaft. (Abfertigungs-Beschränkung.) Vom 1. April ab werden Gütersendungen nach Langenfelde nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung und von Langenfelde nur unfrankirt und ebenfalls ohne Nachnahmebelastung zugelassen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
407	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I	Suczawa	Landesgrenze bei Beskid Oswięcim	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen von Rumänien provenieren. Die Aufgabe hat mit directen nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Betreffender directer Tarif	Antheile aus den directen Tarifen	Kreuzer 43 69	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
408	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	W e l s	Unter-Rohr loco und transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	12·6 kr.	9 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		
409	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel, wie in der Pos. D 14 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Februar 1895, für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits genannt	Henfeld, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Sárvár, Station der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 1. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Localtarife		1·46 Mark		Im Kartirungswege		
410	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, wie in den Positionen G 12, M 4, M 7 und Ö 7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits genannt	Neulengbach, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und umgekehrt	Manching, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Localtarife		Mark 1·92 2*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz, welche von dem darüber bezifferten Frachtsatze bis auf Weiteres im doppelten Betrage abgezogen wird

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
411	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Kleinkohle (Coakskohle)	Oderberg trs. (für Sendungen aus M.-Ostrau, bezw. aus dem Ostrauer Revier)	Karwin loco	**Minimalquantum 30000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. **Bestimmung der Sendungen zur Verwendung in den Coaksanstalten in Karwin während der Dauer der Betriebsstörung in den Karwiner Gruben**	Bis zur Behebung der Betriebsstörung in der Karwiner Gruben, spätestens bis Ende December 1895	Localtarif	3 kr.	2 kr.	1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, bis Ende März 1896	
412	Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau-Witkowitz		Lebende Thiere, und zwar: Stiere, Ochsen, Kühe, Kälber	M.-Ostrau K.F.N.B.	Station Viehhof	Aufgabe in ganzen Wagenladungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895			*) fl. 4.20		Kartirungsweg		*) Inclusive Ueberstellgebühr
			Borstenvieh			Aufgabe in einbödigen				*) fl. 4.20				
						doppelbödigen Waggons				*) fl. 5.20				
413	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Düngemittel der Pos. D—15 der Güterclassification in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif „Theil I"	Z s o l n a		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, resp. Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	in	Hellern		Im Kartirungswege		
					Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.				87	83	4			
					Deutschbrod				.	132	.			
					Gr.-Meseritsch				119	115	4			
					Iglau				124	120	4			
					Leipnik				.	67	.			
					Littau				.	99	.			
					Napagedl				.	69	.			
					Nikolsburg				.	93	.			
					Okřiško				.	104	.			
					Olmütz				.	76	.			
					Prerau				.	71	.			
					Prossnitz				.	81	.			
					Segen-Gottes				.	94	.			
					Sokolnitz				.	88	.			
					Tischnowitz				.	111	.			
					Wall.-Meseritsch				.	58	.			
					Weisskirchen				.	63	.			
					Zauchtel				.	56	.			
					Znaim St.E.G.				120	115	5			
					Zwittau				120	116	4			

414 St.E.G.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 146 vom 20. December 1894 unter Post Nr. 2546 enthaltene Frachtbegünstigung, betreffend Rückvergütung der Manipulationsgebühr im Betrage von 2 kr. pro 100 kg für Sendungen von Melasse von Hohenmauth [illegible] nach Stationen in der Richtung gegen Prag St.E.G. via Chotzen oder vice versa gilt unter den in dieser Publication enthaltenen Bedingungen und Modalitäten für die Zeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 auch für den Artikel „Osmose-Wasser".

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
415	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Vide nnteustehende Tabelle				Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Vide untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege*)		Die sub b) erscheinenden Beträge repräsentiren die Coursdifferenzen, die von den Frachtsätzen sub a) bis auf Weiteres doppelt in Abzug zu bringen sind

Artikel

Möbel aus gebogenem Holze.

A. Unzerlegt.

α) Unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt:

1. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
2. " " " " von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen;
3. " " " " " " 10000 kg " " " "

β) verpackt in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Latteuverschlägen):

4. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
5. " " " " von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
6. " " " " " " 10000 kg " " " "

B. Zerlegt, sowie Möbelbestandtheile.

7. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg;
8. " " " " von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen:
9. " " " " " " 10000 kg " " " "

C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet.

10. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg.

D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet.

11. Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Von	Nach		A. unzerlegt α) unverpackt: unter 5000	5000	10000	A. unzerlegt β) verpackt: unter 5000	5000	10000	B. zerlegt, sowie Möbelbestandtheile: unter 5000	5000	10000	C. Möbelbestandtheile, roh vorgearbeitet: unter 5000	D. Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, n. Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet: 10000
			Kilogramm										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
			Pfennige für 100 Kilogramm										
Bielitz	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	a)	531	—	156	485	—	156	385	—	178	384	—
		b)	9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
Bisenz-Pisek		a)	393	—	170	393	—	170	295	—	192	295	158
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Bistritz a. H.		a)	429	—	137	400	—	137	300	—	159	300	148
		b)	8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Ernsdorf		a)	551	—	161	496	—	161	394	—	183	394	—
		b)	9	—	—	7	—	—	4	—	—	4	—
Holleschau		a)	413	—	137	389	—	137	291	—	159	291	142
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Hullein		a)	393	—	137	381	—	137	285	—	159	285	139
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Napagedl		a)	393	—	159	393	—	159	295	—	181	295	147
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Nemotitz		a)	393	—	170	393	—	170	295	—	192	295	158
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Olmütz		a)	343	—	137	343	—	137	252	—	159	252	123
		b)	6	—	—	6	—	—	4	—	—	4	—
Pohl		a)	437	—	137	405	—	137	304	—	159	304	133
		b)	8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Prerau		a)	380	—	137	367	—	137	272	—	159	272	133
		b)	7	—	—	6	—	—	4	—	—	4	—
Stauding		a)	447	—	137	426	—	137	324	—	159	324	—
		b)	8	—	—	6	—	—	5	—	—	5	—
Teschen		a)	550	242	137	459	242	137	362	297	159	358	—
		b)	10	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—
Wall.-Meseritsch		a)	467	—	137	425	—	137	321	—	159	321	147
		b)	8	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Weisskirchen		a)	422	—	137	395	—	137	296	—	159	296	133
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—
Wessely a. d. M.		a)	406	—	177	406	—	177	306	—	199	306	165
		b)	7	—	—	7	—	—	5	—	—	5	—

*) Die Frachtsätze sub 1—10 finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad 1 und 4 gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden. Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1896 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die Frachtsätze ad 11 finden nur dann im Kartirungswege Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, nach belgischen, niederländischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad 11 bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Die unter 11 bezifferten Frachtsätze gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die fraglichen Transporte ab Bodenbach oder Tetschen per Bahn bis Mannheim, resp. zu den Rhein/Main-Umschlagsplätzen und ab dort nachweislich per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1896 vorzulegen. Die sub 11 bezifferten, bezw. die im Elbeumschlagstarife für Oesterreich auf Seite 184 im Ausnahmetarife Nr. 10 (im Rückvergütungswege) enthaltenen Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze gelten ferners bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895 im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Möbelsendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen, Bremerhafen, Belgien oder Holland, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein/Main-Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden.

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	50	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30%, von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrua, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl, „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark, „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. Wien, 2. März 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gabel nach Reichenberg mit einer Abzweigung von Gabel nach Niemes oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Böhm.-Leipa—Niemes.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gabel nach Reichenberg mit einer Abzweigung von Gabel nach Niemes oder einem anderen geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Böhm.-Leipa—Niemes im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. Februar 1895. Z. 289.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Bezüge, welche die Verwaltungs- und Aufsichtsräthe einer Actiengesellschaft in dieser Eigenschaft beziehen, können zur Einkommenbesteuerung auch dann nicht herangezogen werden, wenn die Unternehmung von der Erwerb- und Einkommensteuer zeitlich befreit ist.

Die niederösterreichische Finanzlandesdirection hatte mit Erlass vom 24. Februar 1893, Z. 1816, die Bezüge, welche die Verwaltungs- und Aufsichtsräthe der im Grunde der Concession vom 2. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 124, von der Erwerb- und Einkommensteuer zeitlich befreiten Zwoleňoves - Smečnaer Eisenbahn - Actiengesellschaft in dieser Eigenschaft beziehen, der Einkommensteuer nach der II. Classe unterzogen.

Ueber Beschwerde der Betroffenen wurde diese Entscheidung vom Verwaltungs-Gerichtshofe gemäss § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876, mit folgender Begründung aufgehoben:

Die Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft ist an sich und abgesehen von der ihr durch die Concessionsurkunde gewährten Steuerfreiheit ein Unternehmen, welches nach der Anordnung des Erwerbsteuerpatentes vom 31. December 1812 der Erwerbsteuer unterworfen ist. Das Einkommen dieser Actiengesellschaft unterliegt also — wieder abgesehen von der gewährten Steuerfreiheit — an sich gemäss § 4 des Einkommensteuerpatentes vom 29. October 1849, R.-G.-Bl. Nr. 439, der Einkommensteuer nach der I. Classe, bei deren Bemessung von dem Bruttoeinkommen zufolge § 11 des Einkommensteuerpatentes die Vergütung für die Arbeit des Steuerpflichtigen nicht in Abzug gebracht werden darf, woraus sich ergibt, dass dieses Arbeitsentgelt, also diese Art des Einkommens, durch die dem Unternehmer der erwerbsteuerpflichtigen Beschäftigung auferlegte Einkommensteuer I. Classe getroffen ist, daher mit einer weiteren Einkommensteuer nach der II. Classe nicht mehr belegt werden kann.

Nach den Statuten der Zwoleňoves - Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft besorgt die Gesellschaft ihre Angelegenheiten a) durch den Verwaltungsrath, b) durch die Generalversammlung der Actionäre, c) durch den Aufsichtsrath; der Vorstand im Sinne des Handelsgesetzes ist Verwaltungsrath, und der Aufsichtsrath überwacht die Gebahrung der Gesellschaft innerhalb jener Grenzen, welche ihm das Gesetz einräumt. Da demzufolge die Mitglieder des Verwaltungsrathes als des Vorstandes der Gesellschaft die Repräsentanten der sämmtlichen Actionäre, die Mitglieder des Aufsichtsrathes aber als aus der Gesammtheit der Actionäre gewählte Controlsorgane der Gesellschaft durchwegs Arbeiten zu verrichten haben, welche die Eisenbahn-Actiengesellschaft als Unternehmer

selbst zu besorgen hat und nur darum, weil sie als juristische Person nicht physisch thätig zu sein vermag, durch ihre juristischen Stellvertreter besorgen lassen muss; da also die Arbeiten dieser juristischen Stellvertreter ihrer Natur und ihrem Wesen nach Arbeiten des erwerbsteuerpflichtigen Unternehmens selbst sind und als solche in Bezug auf deren Entlohnung dem Gesagten zufolge durch die Einkommensteuer I. Classe getroffen werden, so steht es ausser Zweifel, dass die Bezüge, welche die Verwaltungs- und Aufsichtsräthe der Gesellschaft in dieser Eigenschaft beziehen, zur Einkommenbesteuerung nach der II. Classe nicht herangezogen werden können.

Daran vermag der Umstand nichts zu ändern, dass der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Gesellschaft in der Concessionsurkunde vom 2. Juni 1883 die Steuerfreiheit gewährt worden ist. Denn hiedurch ist eben das gesammte in der I. Classe steuerpflichtige Einkommen, also auch jenes, welches auf die Vergütung für die gesellschaftliche Arbeit, d. i. für die Bezüge der Verwaltungs- und Aufsichtsräthe entfällt, von der Besteuerung eximirt, und es besteht keine gesetzliche Grundlage dafür, dass ein in die I. Einkommensteuerclasse fallendes Einkommen aus irgend einem Grunde der Besteuerung nach einer anderen (hier der II.) Classe unterzogen werden könnte und dürfte.

(Erkenntniss vom 10. October 1893, Z. 3371; cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 862.)

Die Neuorganisation der kgl. preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Laut eines in der Nummer 46 vom Jahre 1895 des „Deutschen Reichs-Anzeiger" publicirten, an den kgl. preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten landesherrlichen Erlasses vom 15. December 1894 wird bestimmt, dass am 1. April 1895: I. die weiterfolgende „Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen" an Stelle der durch landesherrlichen Erlass vom 24. November 1879 genehmigten „Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen" eingeführt wird, II. die zur Ausführung der bisherigen Organisation eingesetzten Eisenbahn-Directionen und Eisenbahn-Betriebsämter aufgelöst werden, III. zur Ausführung der neuen Verwaltungsordnung (Nr. I) Eisenbahn-Directionen in Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Köln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen a. d. Ruhr, Frankfurt a. Main, Halle a. d. Saale, Hannover, Kattowitz, Königsberg i. Preussen, Magdeburg, Münster i. Westphalen, Posen, St. Johann-Saarbrücken und Stettin errichtet werden, IV. das Eisenbahn-Commissariat zu Berlin aufgelöst wird. Zugleich wird der Minister ermächtigt, etwa künftig erforderlich werdende Aenderungen der Verwaltungsordnung zu I, insoweit sie nicht grundsätzlicher Natur sind, zu veranlassen.

Die „Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen" hat nachstehenden Wortlaut:

I. Allgemeine Verwaltung.

Eisenbahn-Verwaltungsbehörden.

§ 1.

1. Die Verwaltung der im Betriebe, sowie der im Bau befindlichen Staatseisenbahnen und vom Staate verwalteten Privateisenbahnen erfolgt unter der oberen Leitung des Ressort-Ministers durch die kgl. Eisenbahn-Directionen.

2. Werden für besonders umfangreiche Bauausführungen durch landesherrlichen Erlass kgl. Eisenbahn-Baucommissionen eingesetzt, so trifft der Minister über deren Geschäftsordnung und Besetzung nähere Bestimmung.

3. Die kgl. Eisenbahn-Directionen sind dem Minister unmittelbar unterstellt. Sitz und Bezirk werden durch landesherrlichen Erlass festgestellt. Die Feststellung der Grenzpunkte zwischen den Eisenbahn-Directionsbezirken im Einzelnen ist dem Minister überlassen.

Vorbehalte des Ministers.

1. Im Allgemeinen.

§ 2.

1. Dem Minister bleibt die einheitliche Regelung des Dienstes innerhalb des gesammten Bereiches der Staatseisenbahnen vorbehalten, insbesondere der Erlass einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen, die Festsetzung von Grundzügen für Dienstanweisungen, deren Feststellung im Einzelnen den kgl. Eisenbahn-Directionen für ihren Bezirk überlassen ist, sowie der Erlass einheitlicher Vorschriften für die Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter, für das Cassen- und Rechnungswesen und die einzelnen Dienstzweige im Betriebe und im Baue der Staatseisenbahnen.

2. Der Minister entscheidet über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse (§ 7) der kgl. Eisenbahn-Directionen erhobenen Beschwerden. Gegen die auf Beschwerde ergangenen Verfügungen der kgl. Eisenbahn-Directionen steht den Beamten eine Berufung nicht zu.

2. Bezüglich der Betriebsverwaltung.

§ 3.

Abgesehen von der für besondere Fälle vorgeschriebenen höheren Genehmigung bleibt dem Minister bezüglich der Betriebsverwaltung vorbehalten:

a) die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes auf Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre dienen, und zur Aenderung des Betriebes durch Einführung oder Aufhebung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands;
b) die Feststellung und Abänderung des Fahrplanes der zur Personen- und Postbeförderung bestimmten Züge bei Beginn der Winter- und Sommerperioden, sowie die Genehmigung der in der Zwischenzeit beabsichtigten Aenderungen, wenn dadurch die Zahl und Gattung der Züge berührt wird oder wenn eine Einigung der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Postbehörden nicht erzielt worden ist;
c) die Feststellung und Aenderung der Tarife für Personen, Güter, lebende Thiere und Leichen, soweit die Bestimmung darüber nicht den kgl. Eisenbahn-Directionen überlassen wird;
d) die Genehmigung von Bauausführungen, für welche den kgl. Eisenbahn-Directionen Geldmittel nicht zur Verfügung gestellt sind;
e) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50.000 Mark im Einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werth den kgl. Eisenbahn-Directionen besonders übertragen wird, sowie die Feststellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werthe,

für welche die höhere Prüfung und endgiltige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

f) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen, sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

g) die Ermächtigung zum Abschlusse freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50.000 Mk. übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 150.000 Mk.

3. Bezüglich der Neubauverwaltung.

§ 4.

In gleicher Weise bleibt dem Minister bezüglich der Neubauverwaltung vorbehalten:

a) die Anordnung der allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten, die Feststellung des zur Ausführung bestimmten Entwurfes und des zugehörigen Hauptkostenanschlages, sowie die Genehmigung des Bauausführungsplanes für neue Bahnlinien;

b) die Feststellung derjenigen Entwürfe und Kostenanschläge, deren Kosten den Betrag von 50.000 Mark im Einzelnen übersteigen, soweit nicht die Feststellung für Bauten von höherem Werthe den kgl. Eisenbahn-Directionen besonders übertragen wird, sowie die Festellung der Entwürfe und Kostenanschläge für Bauten von geringerem Werthe, für welche die höhere Prüfung und endgiltige Feststellung bei Ueberweisung der Geldmittel vorbehalten ist;

c) die Feststellung und Aenderung der Normalentwürfe und Normalanordnungen für bauliche und maschinelle Anlagen, sowie für Betriebsmittel und mechanische Betriebseinrichtungen;

d) die Eröffnung des Betriebes auf fertiggestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmt sind;

e) die Ermächtigung zum Abschlusse freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge, deren Gegenstand den Werth von 100.000 Mk. übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen und engeren Verdingungen bei Gegenständen — jedes Los für sich gerechnet — von mehr als 300.000 Mk.

4. Bezüglich der Personalien.

§ 5.

Bezüglich der Personalien der Staatseisenbahn-Verwaltung bleibt dem Minister vorbehalten:

a) die Anstellung, Versetzung, Entlassung, sowie die Regelung der Besoldungsverhältnisse der etatsmässigen höheren Beamten einschliesslich der Rechnungsdirectoren und Eisenbahn-Hauptcassenrendanten, sowie die Ueberweisung der diätarischen höheren Beamten an die kgl. Eisenbahn-Directionen;

b) die Versetzung von Beamten aus dem Bezirke einer kgl. Eisenbahn-Direction in den Bezirk einer anderen, soweit die betheiligten Behörden verschiedener Meinung sind;

c) die Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen, soweit sie im Laufe eines Rechnungsjahres den Betrag von 300 Mk. übersteigen;

d) die Gewährung von Urlaub über vier Wochen an die unter a) bezeichneten, über sechs Wochen an die übrigen Beamten.

Die kgl. Eisenbahn-Directionen.

Geschäftsbereich der kgl. Eisenbahn-Directionen im Allgemeinen.

§ 6.

1. Den kgl. Eisenbahn-Directionen obliegt mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten die Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen, im Betriebe oder im Baue befindlichen Eisenbahnstrecken.

2. Die kgl. Eisenbahn-Directionen bestehen aus einem Präsidenten, den mit der ständigen Vertretung des Präsidenten beauftragten beiden Mitgliedern (Ober-Regierungsrath, Ober-Baurath) und der erforderlichen Anzahl weiterer Mitglieder. Der Präsident wird vom König ernannt.

3. Die Stellvertretung des Präsidenten durch die damit beauftragten Mitglieder der kgl. Eisenbahn-Direction regelt der Minister.

4. Die kgl. Eisenbahn-Directionen entscheiden über die gegen die Verfügungen und Anordnungen der Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und Telegrapheninspectionen, sowie der Bauabtheilungen (§ 9) erhobenen Beschwerden. Sie vertreten in allen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbereiches die Verwaltung, so dass sie durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche u. s. w. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

5. Dem Minister bleibt vorbehalten, die Erledigung bestimmter hiezu geeigneter Geschäfte für mehrere Eisenbahn-Directionsbezirke oder den gesammten Staatseisenbahnbereich einer kgl. Eisenbahn-Direction zu übertragen.

6. Die Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Directionen, welche als ständige Commissäre für die Ausübung des Aufsichtsrechtes des Staates über Privateisenbahnen in dem ihnen vom Minister zugewiesenen Aufsichtsbezirke bestellt sind, haben in Gemeinschaft mit den als ihre ständigen Vertreter bestimmten beiden Mitgliedern der kgl. Eisenbahn-Direction (Ober-Regierungsrath, Oberbaurath) die Rechte und Pflichten auszuüben, welche zur Zeit den gemäss § 46 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 505) eingesetzten Aufsichtsorganen übertragen sind.

Geschäftserledigungen durch die kgl. Eisenbahn-Directionen.

§ 7.

Die Mitglieder der kgl. Eisenbahn-Direction bilden für die Erledigung der nachstehenden, zu ihrem Geschäftsbereich gehörenden Angelegenheiten ein Collegium, dessen Beschlüsse nach absoluter Stimmenmehrheit mit der Massgabe gefasst werden, dass bei gleicher Stimmenzahl die Stimme des Präsidenten den Ausschlag gibt:

für die von den Beamten der Verwaltung erhobenen Beschwerden gegen Verfügungen, welche die unfreiwillige Entlassung widerruflich oder kündbar angestellter Beamten oder eine die Hälfte des monatlichen Gehaltsbetrages übersteigende Geldstrafe zum Gegenstande haben.

§ 8.

1. In allen anderen zu dem Geschäftsbereiche der kgl. Eisenbahn-Directionen gehörenden Angelegenheiten ist der Präsident nach Massgabe der vom Minister zu erlassenden Geschäftsordnung über die Erledigung zu bestimmen befugt.

2. Dem Minister bleibt vorbehalten, für die Erledigung der Geschäfte der kgl. Eisenbahn-Directionen Abtheilungen zu bilden, deren Geschäftsbereich zu bestimmen und die Abtheilungs-Dirigenten zu bestellen.

3. Für die Bearbeitung der nicht gemäss § 7 zur Zuständigkeit des Collegiums gehörigen Sachen hat der Präsident nach Massgabe der Verwaltungs- und der Geschäftsordnung einen Geschäftsplan aufzustellen.

4. Mit der Einschränkung, dass die Bearbeitung der Etats-, Cassen- und Rechnungssachen in allen Fällen dem Cassenrath zuzutheilen ist, bleibt dem Präsidenten überlassen, diejenigen Sachen zu bestimmen, welche er sich zur Bearbeitung vorbehalten will. Als ständiger Vertreter wird dem Cassenrath der Rechnungsdirector beigegeben. Die Amtsbefugnisse des Rechnungsdirectors werden vom Minister durch eine Geschäftsanweisung festgestellt, durch welche ihm auch bestimmte Geschäfte des Cassenrathes bei Anwesenheit des letzteren übertragen werden können.

5. Dem Präsidenten obliegt die Sorge für die Regelung des Geschäftsganges. Insbesondere ist er sowohl für die sach- und ordnungsmässige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen der kgl. Eisenbahn-Direction, welche zu seiner Mitzeichnung gelangen, verantwortlich. Im Uebrigen obliegt den Mitgliedern der kgl. Eisenbahn-Direction die Verantwortung für die form- und sachgemässe Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte.

6. Der Präsident kann mit Genehmigung des Ministers seine beiden ständigen Vertreter (Ober-Regierungsrath, Ober-Baurath) beauftragen, ihn in bestimmten Angelegenheiten auch bei seiner Anwesenheit zu vertreten; auch ist er befugt, einzelnen Mitgliedern der kgl. Eisenbahn-Direction gewisse Geschäfte ein- für allemal zur selbstständigen Erledigung zu übertragen.

7. Für die Verbindlichkeit der von der kgl. Eisenbahn-Direction abzugebenden schriftlichen Erklärungen genügt die Unterschrift des Präsidenten oder eines Mitgliedes der kgl. Eisenbahn-Direction. Die Hilfsarbeiter der kgl. Eisenbahn-Direction sind nur insoweit zur selbstständigen Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte befugt, als ihnen diese Befugniss nach den vom Minister gegebenen Vorschriften übertragen worden ist.

II. Besondere Verwaltungszweige.

1. Im Allgemeinen.

§ 9.

Für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes nach den Anordnungen der kgl. Eisenbahn-Directionen sind Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und Telegrapheninspectionen, sowie für die Leitung der Neubauausführungen nach den Anordnungen der kgl. Eisenbahn-Directionen, insoweit nicht hiemit Beamte der Betriebsverwaltung betraut werden können, Bauabtheilungen einzurichten. Den Vorständen der Inspectionen und der Bauabtheilungen kann von dem Minister die Befugniss zu vorläufigen Cassenanweisungen, zur Beurlaubung der unterstellten Beamten mit verwaltungsseitiger Uebernahme der Stellvertretungskosten, sowie zur selbstständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen ertheilt werden.

2. Im Besonderen.

a) Betriebsinspectionen.

§ 10.

1. Den Betriebsinspectionen obliegt:

a) die Ausführung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, insoweit nicht einzelne Zweige den Maschineninspectionen (§ 11), Verkehrsinspectionen (§ 12), Werkstätteninspectionen (§ 13) oder Telegrapheninspectionen (§ 14) zugewiesen sind;

b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken, sowie die Verwaltung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereiches.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Eisenbahn-Betriebsinspectionen bestimmt der Minister.

3. Dem Vorstande der Eisenbahn-Betriebsinspectionen kann von dem Minister die Befugniss zur selbstständigen Verpachtung der Dispositionsländereien, Lagerplätze, Grasnutzungen, Pflanzungen u. s. w. beigelegt werden.

b) Maschineninspectionen.

§ 11.

1. Den Maschineninspectionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Maschinen- und Betriebswerkstättendienstes.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Maschineninspectionen bestimmt der Minister.

c) Verkehrsinspectionen.

§ 12.

1. Den Verkehrsinspectionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Cassendienstes.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Verkehrsinspectionen bestimmt der Minister.

3. Die Vorstände der Verkehrsinspectionen sind befugt, nach näherer Bestimmung des Ministers bis zu einer von ihm festzusetzenden Höhe innerhalb ihres Geschäftsbereiches Anträge auf Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäcksfracht, sowie auf Ersatz- oder Entschädigungsleistung aus dem Frachtvertrage selbstständig zu entscheiden, auch die auf Grund der Bestimmungen der Verkehrsordnung oder der Frachttarife zu berechnenden Nebengebühren und Conventionalstrafen ganz oder zum Theil zu erlassen.

d) Werkstätteninspectionen.

§ 13.

1. Den Werkstätteninspectionen obliegt die Ausführung und Ueberwachung des Werkstätten- und Werkstättenmaterialiendienstes.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Werkstätteninspectionen bestimmt der Minister.

e) Telegrapheninspectionen.

§ 14.

1. Den Telegrapheninspectionen obliegt die Unterhaltung, Ueberwachung und Ausgestaltung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und sonstigen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes dienenden elektrischen Anlagen.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Telegrapheninspectionen bestimmt der Minister.

f) Bauabtheilungen.

§ 15.

1. Den Bauabtheilungen obliegt die Leitung der Neubauausführungen.

2. Bezirk und Geschäftsanweisung der Vorstände der Bauabtheilungen bestimmt der Minister.

III. Allgemeine Bestimmungen über die Anstellung im Staatseisenbahndienst.

Art der Anstellung.

§ 16.

1. Das für den Staatseisenbahndienst anzunehmende Personale wird nach den von dem Minister festzustellenden Grundsätzen in dem Verhältniss unmittelbarer Staatsbeamten angestellt oder gegen Lohn beschäftigt. Die Anstellung der Beamten erfolgt der Regel nach zunächst auf Probe, sodann im Kündigungsverhältniss und später, soweit zulässig, unkündbar.

2. Der Verleihung etatsmässiger Stellen hat die Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen, insbesondere die Ablegung der bestimmungsmässigen Prüfungen, voranzugehen. Bis zur etatsmässigen Anstellung werden die Beamten, soweit nicht Ausnahmen durch den Minister angeordnet sind, gegen feste, monatlich zu zahlende Besoldungen beschäftigt.

3. Billetdrucker, Cassen- und Bureaudiener, Locomotivheizer, Maschinenwärter, Trajectheizer, Magazinaufseher, Portiers, Bahnsteigschaffner, Weichensteller I. Classe, Weichensteller, Krahnmeister, Brückengeld-Einnehmer, Schiffsbrückenaufseher, Schiffsbrückenwärter, Brückenwärter, Schaffner, Bremser (Wagenwärter), Matrosen, Bahn- und Krahnwärter, sowie Nachtwächter werden nur im Kündigungsverhältniss etatsmässig angestellt.

4. Die unkündbare Anstellung der sonstigen unteren und der mittleren Beamten ist zulässig, wenn der Beamte eine etatsmässige Stelle bekleidet und sein Amt mindestens fünf Jahre lang in befriedigender Weise versehen hat.

Erfordernisse der Anstellung.

§ 17.

1. Zur Anstellung als Mitglied einer kgl. Eisenbahn-Direction, als Vorstand einer Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- oder Telegrapheninspection ist der Regel nach die Ablegung der höheren Staatsprüfungen erforderlich. Die Feststellung der sonstigen Voraussetzungen und Bedingungen, von welchen die Anstellung in einer der bezeichneten Stellen abhängig zu machen ist, bleibt besonderer Bestimmung vorbehalten.

2. Im Uebrigen dürfen die bei der Staatseisenbahn-Verwaltung anzustellenden Beamten beim Eintritt in den Staatseisenbahndienst das vierzigste Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Ausnahmen unterliegen hinsichtlich der höheren Beamten der Genehmigung des Ministers, hinsichtlich der übrigen Beamten der Genehmigung des Präsidenten der kgl. Eisenbahn-Direction.

3. Die Bestimmungen des Bundesrathes über das Lebensalter der Eisenbahn-Betriebsbeamten werden hievon nicht berührt.

Anstellungsfähigkeit.

§ 18.

1. Für die Besetzung derjenigen Beamtenstellen, welche den Militäranwärtern ausschliesslich oder theilweise vorbehalten sind, bleiben die über die Versorgung dieser Anwärter erlassenen allgemeinen Vorschriften massgebend.

2. Die Besetzung der mittleren Beamtenstellen, welche nach den bestehenden Vorschriften Civilanwärtern verliehen werden können, erfolgt nach Massgabe der über die Annahme von Civil-Supernumeraren überhaupt und der für den Staatseisenbahndienst erlassenen besonderen Bestimmungen.

3. Insoweit auf vorschriftsmässige Weise festgestellt ist, dass für die den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen geeignete versorgungsberechtigte Anwärter nicht vorhanden sind, sowie in Ermanglung von Civil-Supernumeraren bei Besetzung der diesen zugänglichen Stellen können nach Bestimmungen des Ministers auch andere Bewerber zur Anstellung zugelassen werden.

4. Die Anstellungsfähigkeit der mit dem staatsseitigen Erwerb von Privateisenbahnen überkommenen Gesellschaftsbeamten regelt sich nach den betreffenden Erwerbsverträgen.

Erfordernisse für einzelne Beamtenclassen.

§ 19.

1. Die Besetzung der Beamtenstellen, für welche es einer besonderen wissenschaftlichen oder technischen Vorbildung bedarf, wird durch die von dem Minister hierüber zu erlassenden Vorschriften geregelt.

2. Für die Zulassung zur selbstständigen Wahrnehmung der Dienstverrichtungen von Eisenbahn-Betriebsbeamten gelten die von dem Bundesrathe erlassenen einschlägigen Bestimmungen und die von den zuständigen Behörden hiezu erlassenen ergänzenden Vorschriften.

Sonstige Erfordernisse.

§ 20.

Die Regelung der Voraussetzungen für die Anstellung und Beförderung der Beamten, der Amtsbezeichnung derjenigen Beamten, deren Ernennung der Allerhöchsten Bestimmung nicht unterliegt, die Ordnung des Prüfungswesens und der Cautionsbestellung, die Bestimmung über die Verpflichtung zum Tragen einer Dienstkleidung und alle übrigen, die Rechte und Pflichten der Beamten betreffenden allgemeinen Vorschriften bleiben, soweit sie nicht gesetzlich geregelt sind, der Bestimmung des Ministers vorbehalten.

IV. Geltungsbereich.

§ 21.

1. Diese Verwaltungsordnung findet auf alle vom Staate verwalteten Eisenbahnen Anwendung, soweit nicht durch gesetzliche Vorschriften oder durch bestehende Gesellschaftsstatuten und Betriebsüberlassungsverträge Abweichungen bedingt werden.

2. Bezüglich der vom Staate verwalteten Eisenbahnen, welche nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands betrieben werden, bleibt dem Minister der Erlass vereinfachter Verwaltungsvorschriften vorbehalten. Ebenso bleibt dem Minister hinsichtlich der vom Staate für eigene oder fremde Rechnung verwalteten Privateisenbahnen vorbehalten, Abweichungen von den in den Abschnitten I und II enthaltenen Bestimmungen dem Bedürfnisse entsprechend zu gestatten.

In einer Anlage werden schliesslich die den neuerrichteten Eisenbahn-Directionen unterstehenden Verwaltungsbezirke angeführt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 17. Februar die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des vom k. k. Professor August Kopetzky in Brünn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Otrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wisowitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 65.654 ex 1894.]

Projectirte Localbahn Sedlitz - Tschischkowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 23. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Leopold Grafen Thun-Hohenstein in Wien und Victor Noback in Prag vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sedlitz der k. k. Staatsbahnen nach Tschischkowitz der Localbahn Lobositz-Libochowitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 2695.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner.) Von den mit Ende des Monates December 1894 in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 159·29 km sind im Monate Jänner durch die Fertigstellung und Betriebseröffnung der Linie Wiener Neudorf—Guntramsdorf der Wiener Localbahnen 4·28 km, ferner durch die Betriebseröffnung der Localbahn Plan-Tachau 12·10 km abgefallen. Da mit keinem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, jedoch bei der Localbahnlinie Rohrbach-Seelowitz—Stadt Seelowitz sich eine Mehrlänge von 0·52 km ergab, so verblieben mit Schluss des Monates Jänner 143·43 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 14·30 km auf Staatsbahnen, 14·54 km auf private Hauptbahnen und 114·59 km auf Localbahnen entfallen. Zu bemerken ist noch, dass durch die Verstaatlichung der Mährisch-schlesischen Centralbahn die in Bauausführung stehende Linie Troppau—Reichsgrenze gegen Ratibor 2·70 km bei dem Ausweise für Staatsbahnen zugewachsen sind, hingegen dieselbe Länge bei den Privatbahnen abgefallen ist. Fertiggestellt erscheint die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. Die Zahl der im Monate Jänner beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug blos 1284 gegen 2104 im Vormonate. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 vom 31. Jänner.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Magazinsperron in Kremsier.) Das Project für die Ueberdachung und Bedielung des für Ladezwecke dienenden Magazinsperrons in der Station Kremsier wurde genehmigt. [11. Februar, Z. 7744.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Eiskeller in Troppau.) Der in der Station Troppau bestehende oberirdische Eiskeller wurde für Restaurationszwecke vergrössert und umgestaltet. [13. Februar, Z. 8553.]

— (Localbahnlinie Zauchtel—Bautsch: Eindeckung von Kohlenrutschen in Wigstadtl.) In der Station Wigstadtl wird für Zwecke der Wigstadtler Holzstoff- und Pappenfabrik Pollak & Felix die Kohlenrutsche Nr. 4 eingedeckt und die Kohlenrutsche Nr. 2 eingeplankt. [13. Februar, Z. 8552.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Veränderung in Dombrau.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 30. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Errichtung eines neuen und Adaptirung des alten Aufnahmsgebäudes in der Station Dombrau genehmigt. [13. Februar, Z. 8555.]

Mühlkreisbahn. (Stockgeleise.) Das von der Mühlkreisbahn-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend die Einbindung des Stockgeleises in der Station Oepping wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Linz zur Amtshandlung übersendet. [15. Februar, H.-M.-Z. 8664.]

Valsuganabahn. (Zufahrtsstrasse.) Das vorgelegte Project für die Zufahrtsstrasse in der Station Roncogno-Civezzano wurde principiell genehmigt und an die Statthalterei-Abtheilung in Trient zur Amtshandlung übersendet. [18. Februar, H.-M.-Z. 9789.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung wurden in der Zeit vom 9. October bis 4. December 1894 an fünf Stück für die Linien der k. k. Staatsbahnen bestimmten Eilzugslocomotiven mit Schlepptendern die technisch-polizeilichen Prüfungen durchgeführt. Sämmtliche fünf Locomotiven sind gleichartig nach den mit Handelsministerialerlass vom 14. August 1888 genehmigten Typenplänen gebaut, und zwar in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf. Dieselben besitzen die Inventarnummern 558, 9523, 9524, 9525 und 9526 und die Fabrikationsnummern 2409, 920, 923, 924 und 926. Die Kessel derselben wurden mit günstigem Erfolge der gesetzlichen Probe unterzogen. Die Locomotiven besitzen im Ganzen 4 Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; Laufachsen sind 2 vorhanden, welche vorne im eigenen Truckgestelle liegen. Die dritte und vierte Achse sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat aussen horizontal liegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch 8 Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet, und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, 2 Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose und Einsatzrohr mit Sieb. Vacuumbremse, Dampfheizungseinrichtung und Geschwindigkeitsmesser nach Haushälter. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Totalgewicht der Locomotiven durchschnittlich 45·5 Tonnen. Bei den vorgenommenen Probefahrten wurden maximale Geschwindigkeiten von 70 bis 108 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 43 bis 71·5 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das nach jeder Richtung günstige Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfungen konnten sämmtliche fünf vorbeschriebene Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben werden. [Z. 8545.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Anschaffung von 55 Stück offenen Lastwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Eisenbahn Wien-Aspang in Vorlage gebrachten Typenpläne für offene Lastwagen von 15 t Tragfähigkeit, nach welchen 55 Stück sammt Reservebestandtheilen, und zwar 11 Stück mit Bremse und Hüttel, in der Maschinen- und Waggonbaufabrik in Simmering erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 7559.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Südbahn-Gesellschaft:

27. Februar. In der Strecke Laibach—St. Peter wurde der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

28. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in den Localbahnstrecken Brandeis a. E.—Čelakowitz, Chotzen—Leitomischl eingestellt.

Auf der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol konnte wegen Schneeverwehung Zug 2112 nicht verkehren.

In Folge Schneeverwehung Zugsverkehr auf der Localbahn Landskron—Rudelsdorf mit Zug 1808 eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 1. Februar, Z. 825, die seinerzeit mit Erlass vom 4. August 1894, Z. 55.486, dem Bagotaer Einwohner Paul Ordódy ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Pozsony (Pressburg) der linksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Pozsony—Budapest, der Linien Pozsony—Nagy-Szombat (Tyrna)—Galgócz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt), Pozsony—Déveny-Ujfalu—Szakolcza (Pressburg—Theben-Neudorf—Skalitz) und Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese mit Ueberbrückung der sogenannten „kleinen Donau" im Bereiche der Insel Schütt über Duna-Szerdahely und

von dort über Nagy-Megyer in der zukünftigem Station Komárom (Komorn) der projectirten Localbahn Érsekujvár (Neuhäusel)—Komárom—Uj-Szöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1894, Vorconcession Post 3) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Zólyom - Brezó — Breznyó—Tiszolcz. (Ausbaubeschluss.) Die Projectanten der von der Station Zólyom-Brezó der Linie Zólyom (Altsohl)—Zólyom-Brezó der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Tiszolcz mit deren Linie Feled — Tiszolcz verbindenden Localbahn Zólyom-Brezó—Tiszolcz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconcession 1 d) haben den Beschluss gefasst, die Ausführung ihres Gesammtnetzes mit dem Bau der obgenannten Theilstrecke zu beginnen und denselben der Bauunternehmungsfirma Hoffmann & Quittner übertragen. Bei diesem Anlasse ist zu bemerken, dass auf Theilstrecken dieser Linie in Ungarn zum ersten Male der Abt'sche Oberbau mit Anwendung des combinirten Adhäsions- und Zahnradsystems gelegt werden wird. Die Projectanten, Reichstagsabgeordneter Géza Kubinyi und Consorten, gedenken sofort nach Erhalt der Baubewilligung, und zwar womöglich mit Beginn der Baucampagne, die Arbeiten in Angriff zu nehmen.

Projectirte Localbahn Pozsony — Duna - Szerdahely — Komárom (Komorn). (Bau einer Flügelbahn.) Nachdem die projectirte Localbahn Pozsony—Duna-Szerdahely—Komárom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 96 ex 1894, Vorconcession Post 3), das ist eine nach Ueberbrückung des nördlichen Donauarmes unterhalb Pozsony im Bereiche der Insel Schütt vorläufig bis Duna-Szerdahely führende Localbahn, nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, die Stadt Somorja (Schütt-Sommerein) unmittelbar berührt, hat das dortige Municipium den Beschluss gefasst, von der „Somorja" genannten zukünftigen Station dieser Linie aus, welche 6·2 km weit entfernt von der Stadt erbaut wird, eine bis Somorja führende, die Stadt durchschneidende und bis zur Donau-Dampfschifffahrts-Station Körtvélyes führende normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb zu erbauen und diese auch für den Uebergangsverkehr der Lastwagen der Hauptbahn einzurichten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im December 1894.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat December 1894 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse in Stationen und 222 sonstige, meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 240 Personen zu Schaden gekommen, sowie 73 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 104 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Berlin, in Breslau und auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, 6 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Altona, in Erfurt, in Hannover und auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 29 getödtet und 143 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 2 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 32 getödtet und 16 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnarbeiter getödtet und 33 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.616·38 km Betriebslänge und 967,485.791 geförderten Achskilometern) 256 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, in dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrh.) in Köln und auf den grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen; B. Privatbahnen (bei zusammen 2301·37 km Betriebslänge und 31,207.853 geförderten Achskilometern) 16 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, auf der Weimar-Geraer und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussen. (Eisenbahn-Verstaatlichung.) Die kgl. preussische Staatsregierung hat zwei Privateisenbahn-Gesellschaften für die Abtretung ihrer Unternehmungen an den Staat Anerbietungen gemacht, und zwar:

a) den Actionären der Werra-Eisenbahngesellschaft für je zwei Actien à 300 Mk. nebst Dividendenscheinen für 1895 und folgende Schuldverschreibungen der dreipercentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 450 Mk. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner 1895, sowie eine baare Zuzahlung von 10 Mk. für jede Actie;

b) den Actionären der Saal-Eisenbahngesellschaft für je eine Stammactie à 300 Mk. nebst Dividendenscheinen für 1895 und folgende eine Schuldverschreibung der dreipercentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 150 Mk. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner 1895, sowie eine baare Zuzahlung von 15 Mk. für jede Actie, für je eine Stamm-Prioritätsactie à 300 Mk. Schuldverschreibungen der dreipercentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 350 Mk. mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Jänner 1895, sowie eine baare Zuzahlung von 15 Mk. für jede Actie.

Verwaltung und Betrieb der Unternehmungen sollen bereits vom 1. Jänner 1895 ab für Rechnung des preussischen Staates geführt werden, der Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen, der Uebergang des Eigenthums der Unternehmungen auf den preussischen Staat, sowie die Auflösung der Gesellschaften dagegen am 1. des zweiten auf die Perfection des zwischen Staat und Gesellschaft abzuschliessenden Vertrages folgenden Monates stattfinden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Jädickendorf nach Pyritz und Soldin.) Der Stargard-Küstriner Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Jädickendorf nach Pyritz und Soldin ertheilt worden.

England. (Betriebsergebnisse der Londoner Metropolitan District-Bahn im II. Halbjahre 1894.) Laut des Verwaltungsberichtes dieser Gesellschaft betrugen die Bruttoeinnahmen der Metropolitan District-Bahn im II. Semester 1894 204.874 £ gegen 200.383 £ in der Vorperiode. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 99.326 £ gegen 97.810 £ in der zweiten Hälfte 1893. Die Reineinnahmen mit 105.548 £ waren sohin um 2975 £ höher als in der Vorperiode, wo dieselben nur 102.573 £ betrugen. Nach Zahlung der Interessen an die Obligationen und Begleichung sonstiger fixer Lasten verblieb ein Betrag von 35.833 £, von welchem die halbjährigen Interessen der garantirten Actien 24.276 £ erforderten. Es verblieb daher ein Betrag von 11.557 £, aus welchem nach Antrag der Verwaltung an die Vorzugsactien eine Jahresdividende von 1 £ 10 sh per 100 £ zur Vertheilung gelangen wird. Der Rest von 307 £ wird auf neue Rechnung gestellt. Die Verwaltung bezeichnet als Grund dieses ungünstigen Betriebsergebnisses die andauernde Stagnation im Geschäftsverkehre, welche theils eine geringere Verkehrsbewegung zur Folge hatte, theils Ursache war, dass die Fahrten in I. und II. Classe wesentlich abnahmen. — Auch hat das in den Monaten August und September 1894 eingetretene vorwiegend schlechte Wetter den Besuch der Ausstellung und damit die Frequenz der Bahn erheblich geschädigt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2350 T. Gehalt ist am 16. Jänner nach 16tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 2518 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,253.375 kg Baumwolle (hievon 968.475 kg für Venedig), 20.300 kg Cocosnussöl, 110 kg Thee, 5988 kg Ingwer, 82.012 kg Kaffee, 130.529 kg Mirabolamen, 285.621 kg Ricinussamen (hievon 102.921 kg für Venedig), 14.616 kg Spelt; aus Yokohama 1150 kg Seide; aus Calcutta 72.877 kg Häute (wovon 7310 kg für Salonich, 1827 kg für Ancona und 45.878 kg für Venedig), 19.578 kg Leinwand (wovon 7500 kg für Salonich), 37.251 kg Indigo (wovon 3248 kg für Venedig), 271.309 kg Jute (wovon 135.908 kg für Venedig), 68.005 kg Ricinussamen für Venedig, 50.750 kg Mirabolamen 5775 kg

Ingwer, 7105 kg Gummilack, 150 kg Sago; aus Suez 20.495 kg Gummi, 1584 kg Sennesblätter, 574 kg Elfenbein; aus Aden 40.600 kg Weihrauch, 29.942 kg Gummi, 19.691 kg Kaffee, 1168 kg Myrrhe; aus Port Said 77.140 kg Indigo (wovon 5320 kg für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,441.148 fl. ö. W.

Quarantainenachrichten.

Malta. In Abänderung und Vervollständigung der jüngst gemeldeten sanitären Verfügungen hat die Regierung von Malta Folgendes angeordnet:

1. Ausgeschlossen vom Hafen mit beschränkter Befugniss, in Quarantaine Kohle und Proviant einzunehmen, sind: Schiffe mit Pilgern aus dem Osten; Schiffe mit Fällen von Cholera an Bord; Schiffe, welche Fälle von Diarrhoe, Cholerine oder von anderen choleraähnlichen Krankheiten unter den Passagieren oder der Mannschaft an Bord hatten; Schiffe von Nord- oder Südamerika, wenn Fälle von gelbem Fieber sich während der Reise an Bord ereignet hatten; Schiffe von den arabischen Küsten des Rothen Meeres, welche in Suez oder Port Said nicht zur freien Pratica zugelassen wurden.
2. Einer 10tägigen Quarantaine, vom Antritte der Reise an gerechnet, mit der Befugniss, in Quarantaine Handelsoperationen vorzunehmen, unterliegen alle Schiffe, welche von irgend einem Hafen ohne reinen Sanitätspass kommen.
3. Einer 7tägigen Quarantaine, vom Antritte der Reise an gerechnet, mit der Befugniss, in Quarantaine Handelsoperationen vorzunehmen, unterliegen die Schiffe mit der Herkunft aus Constantinopel und allen Häfen des Marmara-Meeres.
4. Alle in Malta ankommenden Schiffe werden einer strengen ärztlichen Inspection unterzogen.

Gibraltar. Schiffe, welche aus dem Schwarzen Meere nach einer Reise von nicht weniger als 10 Tagen in Gibraltar ankommen und welche Lavak angelaufen haben und unreinen Sanitätspass mit sich bringen, werden einer 5tägigen Quarantaine unterworfen.

Cypern. Herkünfte aus Constantinopel und dem Bosporus unterliegen einer 5tägigen Quarantaine.

Spanien. Die spanische Regierung hat Santos und Rio de Janeiro für verseucht erklärt.

Uruguay (Montevideo). Gegen Herkünfte aus Rio de Janeiro und Santos wurde eine 10tägige Quarantaine verhängt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im März 1895.) Im März 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Export.

Nach	Dampfer	März
Rotterdam, Antwerpen	„Deák"	1—10
Liverpool	„Alsatian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	1—10
Liverpool	„Tarifa" (Anchor Line)	5—15
Hamburg	„Sparta"	5—15
Montevideo, Buenos Ayres, Rosario	„Petöfi"	10—20
Gibraltar [1]), London	„Rákóczy"	10—20
Bordeaux, Nantes	„Zichy"	10—20
Liverpool	„Andalusian"	10—20
Boulogne s/M		15—25
London	„Durham"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Mourino"	15—25
New-York	„Victoria" (Anchor Line)	15—25
Barcelona [2])	„Mátyás Király"	25
Algier [1]), Glasgow	„Szent László"	21—31
Rouen	„Széchenyi"	21—31
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	21—31
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Kálmán Király"	31
Leith	„Jókai"	25/III—5/IV
Rotterdam, Antwerpen		25/III 5/IV

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Gibraltar, Tanger oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im März 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	März
Liverpool	Triest, Fiume	„Algerian"	1—10
London	„ „	„Winestead"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Finland"	5—15
Bordeaux	„ „	„Tibor"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo" (Cunard Line)	10—20
Liverpool	Triest, Fiume	„Falermian"	15—25
Rouen	„ „	„Matlekovits"	21—31
Glasgow	„ „	„Szt. István"	21—31
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line)	21—31
London	Triest, Fiume	„Sultana"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Baross"	25/III—5/IV

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 23. Februar herausgegebene XXIV. Stück enthält unter

Nr. 833: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 2. Februar 1895, Z. 121, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn und von Schweinen aus Steinbruch in das Schlachthaus zu Nicolai.

Nr. 834: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 1. Februar 1895, Z. 127, betreffend die Zurückziehung der Gestattung der Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn und von Schweinen aus Steinbruch in das Schlachthaus zu Ostrowo.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 25. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 835: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. Februar 1895, Z. 5145, betreffend die zufolge des Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Graz und Umgebung getroffenen veterinärpolizeilichen Massnahmen.

Nr. 836: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 19. Februar 1895, Z. 3510/IV, betreffend die Ausladung von Schweinetransporten aus Ungarn, Croatien und Slavonien.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 26. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 837: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 22. Februar 1895, Z. 2166, betreffend die Beschränkung des Verkehres mit Klauenthieren.

— (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 27. Februar herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 838: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. Februar 1895, Z. 11.991, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Botosani in Rumänien nach Galizien.

Nr. 839: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. Februar 1895, Z. 25.297, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Liegnitz nach, bezw. durch Böhmen.

Nr. 840: Erlass des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 6. Februar 1895, Z. 1545, an die kgl. Regierungen, betreffend die Zurücknahme der bedingungsweise ertheilten Erlaubniss zur Einfuhr von Schlachtvieh aus Italien in einige bayerische Schlachthöfe.

Nr. 841: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 24. Februar 1895, Z. 2205, betreffend die Vieheinfuhr aus Steiermark.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar dem Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Franz Ritter von Eisenbach den Titel und Charakter eines Oberinspectors allergnädigst zu verleihen geruht.

Wurmbrand m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife.

Mit 1. März 1895 gelangt eine Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Local-, Verbands- und Transitverkehr der k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit dem Stande vom 1. Februar 1895 zur Ausgabe.

Exemplare dieser Uebersicht können bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zum Preise von 2 fl. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 23. Februar 1895. [119]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages I zur Zusammenstellung der für das Jahr 1895 ertheilten Frachtbegünstigungen.

Mit 1. März 1895 gelangt der Nachtrag I zur Zusammenstellung der auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen ertheilten Frachtbegünstigungen zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien zum Preise von 20 kr. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 23. Februar 1895. [120]

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, Seite 2265, gekündigten Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (vergleiche auch die Kundmachungen in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Jänner 1895, Seite 9, und in Nr. 13 vom 29. Jänner 1895, Seite 215) wird bis 31. März 1895 verlängert.

Wien, am 27. Februar 1895. [121]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Transport mineralischer Kohle und Coaks in vollen Wagenladungen ab Kralup und Bubna nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der im Betriebe derselben stehenden Localbahnen via B.-Brod.

Ausgabe eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt der oben genannte Tarif in Wirksamkeit, und wird hiedurch der gleichnamige Tarif vom 15. October 1886 sammt den Nachträgen I und II ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Kreuzer per Exemplar zu erhalten.

Wien, am 25. Februar 1895. [122]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhanges zu den Tarifen (Theil II).

In dem in rubro genannten Anhange ist die auf Seite 96 bei den Postnummern 1226—1229 in der 6. Rubrik enthaltene Bedingung, wie folgt, zu berichtigen: „Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.“

Wien, am 26. Februar 1895. [123]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. April 1895 tritt der Nachtrag I zu den ab 1. Februar 1894 giltigen Ausnahmetarifen für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aufnahme der Station Ober-Břis in den Ausnahmetarif Nr. V für Chamotteerde etc. und Ergänzung der Nomenclatur für diesen Ausnahmetarif.

II. Aufnahme der Stationen Neratovic, Nestomitz (Zuckerfabrik), Rossitz und Monfalcone in den Ausnahmetarif Nr. XXII für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker).

III. Ausnahmetarif Nr. XXIII für Steine.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. März 1895 bei den Verbandsverwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) zum Preise von 20 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 25. Februar 1895. [124]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 tritt der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Schiffsstationen Regensburg, Passau, Wien, Budapest und Semlin-Belgrad einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova in Kraft.

Exemplare sind bei der Direction um den Preis von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1895. [125]

Sonstige Nachrichten.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände transito und Regensburg Donaulände transito. (Tarifänderungen.) Vom 1. April ab gelten die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl nur noch in der Richtung von Deutschland.

An demselben Tage werden die Ausnahmefrachtsätze für Eisenwaaren und Façoneisen in Mengen von 10.000 kg (Ausnahmetarife 1 c and 2 c der Abtheilung a. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) für die Stationen Gassen, Lauchhammer und Vetschau des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin; Leipzig (Berl., Eilenb. und Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau Pr. Stsb., Saalfeld (Thüringen), Schmalkalden, Suhl, Unterwellenborn uud Zella St. Blasii des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt; Bebra, Hettstedt, Nordhausen und Sangerhausen des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M.; Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg H. und Soltan des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover; Cötheu, Halle a. S. und Leipzig (Magdeburger Bhf.) des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg, sowie für alle Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Werra-Eisenbahn gänzlich aufgehoben uud diejenigen für Braunschweig (Haupt- und Ostbahnhof), Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg des jetzigen Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg eine Erhöhung erfahreu. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Bromberg-Sächsischer Eisenbahnverband. (Directe Tarife für Viehbeförderung.) Mit dem 16. Februar sind im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Station Gollnow, sowie den Stationen Greifenberg i. Pm., Naugard, Plathe, Treptow a. R. und Regenwalde der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft getreten. Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Norddeutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Neuer Personen- uud Gepäcktarif.) Am 1. April wird für den Personen- und Gepäckverkehr im Norddeutsch-Niederländischen Eisenbahnverband an Stelle des seitherigen ein neuer Tarif eingeführt, welcher ausser den Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement, bezw. der Verkehrsordnuug für die Eisenbahnen Deutschlands theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der Tarifsätze enthält. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Auskunft ertheilen dic betheiligten Dienststellen.

Schweizerisch-Preussisch-Sächsischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Tarifänderungen.) Am 1. April erscheint der Nachtrag II zum Tarif für den Schweizerisch-Preussisch-Sächsischen Personen- und Gepäcksverkehr über Lindau und Schaffhausen—{Hof | und Probstzella}, wodurch neben mehrfachen Ermässigungen auch in einzelnen Fällen geringfügige Preiserhöhungen eintreten. Nähere Auskunft hierüber ertheilt die Verkehrscontrole I der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, Strehlenerstr. 1.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. (Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren u. s. w. vom 10. Mai 1893.) Vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Reichenbach i. V.—Mylau, der noch besonders bekannt gemacht wird, erhalten die au dieser Bahn gelegenen Verkehrsstellen Reichenbach i. V. (unterer Bahnhof), Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in Wagenladuugeu. Diese Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen schon jetzt zu erfahreu.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif.

a) **Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. September 1891;**
b) **Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 1. September 1892;**
c) **Theil II, 4. Heft (Verkehr Bayern—Delle transit) vom 10. März 1890;**
d) **Ausnahmetarif Nr. 5 für Getreide u. s. w. (Verkehr mit S.C.B. und weiter) vom 10. September 1885;**
e) **Holz-Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B. und weiter) vom 1. April 1884;**
f) **Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872.**

In Folge Wegfalles der bisherigen Vicinalbahnzuschläge ermässigten sich mit Giltigkeit vom 15. Februar die Taxen für die Stationen Blaichach, Füssen, Oberdorf b. B., Schaftlach, Sonthofen, Tirschenreuth und Tölz im Kartirungswege um folgende Beträge:

Eilgut	um 15 Cts.	für	100 kg
Stückgut	„ 12 „	„	100 „
Wagenladungen . .	„ 7 „	„	100 „

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aufhebung der Frachtermässigung für frische Nüsse.) Die in Nr. 4 dieses Blattes (Seite 60) mitgetheilte Frachtermässigung für frisches Obst einschliesslich frischer Nüsse wird hinsichtlich des Artikels „frische Nüsse“ mit Giltigkeit vom 15. März aufgehoben. Von diesem Tage an werden frische Nüsse und Maronen zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen (A^1 bezw. B) abgefertigt.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Aufhebung der Frachtermässigung für frische Nüsse.) Die in Nr. 4 dieses Blattes (Seite 60) mitgetheilte Frachtermässigung für frisches Obst einschliesslich frischer Nüsse wird hinsichtlich des Artikels „frische Nüsse“ mit Giltigkeit vom 15. März aufgehoben. Von diesem Tage an werden frische Nüsse und Maronen zu den Frachtsätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen (A^1 bezw. B) abgefertigt.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. (Tarifberichtigung.) Auf Seite 42 des Nachtrages VIII zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 ist in der ersten Zeile der Ziffer 1 die Jahreszahl 1895 auf 1897 abzuändern, da der Ausnahmetarif 11 für Weinsendungen aus Italien ab 15. Februar 1895 auf weitere zwei Jahre in Kraft bleibt.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Neuer Kilometerzeiger.) Mit der demnächst stattfindenden Eröffnung der neuen Linien von Saargemüud nach Mommenheim mit der Abzweigung von Saaralben nach Kalhausen und derjenigen von Hagenau nach Röschwoog und Roppenheim M. Rh. gelangt zu den Tarifen für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn ein neuer Kilometerzeiger zur Ausgabe. Durch denselben treten neben zahlreichen Abkürzungen in einigen Fällen geringe Erhöhungen in den Entfernungen ein.

Eisenbahn-Directionsbezirk Altona. (Neue Art der Gepäcksabfertigung.) Mit 1. März kam im Verkehr zwischen Hamburg B., sowie den Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn einerseits und Berlin-Lehrter Hauptbhf. andererseits, und zwar in beiden Richtungen für dasjenige Reisegepäck, bei welchem Uebergewicht nicht in Frage kommt und daher Gepäckfracht nicht zu erheben ist, also lediglich für das Freigepäck, bis auf Weiteres versuchsweise ein ueues Abfertigungsverfahren zur Einführung, nach welchem das fragliche Gepäck nicht mehr wie bisher auf Gepäckschein, sondern lediglich unter Verwenduug von Checks (Gepäckmarken) abgefertigt wird. Diese Checks bestehen aus zwei an einem Lederriemen häugenden Messingmarken, von denen die grössere mittelst des Riemens an dem Gepäckstück befestigt, die kleinere dagegen dem Reisenden ausgehändigt wird. Die Wiederaushändigung des Gepäckes an den Reisenden erfolgt nur gegen Rückgabe der eingehändigten uud Abnahme der an dem Gepäck selbst befestigten Marke.

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Steinkohlen-Ausnahmetarif.) Mit dem 20. Februar ist zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Binnenverkehr des Directionsbezirkes Breslau etc. der Nachtrag 8 zur Einführung gelangt. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen nach Kosel-Oderhafen, welche jedoch erst mit dem noch bekannt zu gebenden Zeitpunkte der Inbetriebsetzung der Koseler Hafenbahn und des Oderhafens bei Kosel in Kraft treten. Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 17. Februar a. St./1. März n. St. traten zu dem Tarifheft 1 der IV. Nachtrag und zu dem Tarifheft 2 der I. Nachtrag in Kraft, welche verschiedene schon früher veröffentlichte Tarifänderungen, die Aufnahme mehrerer Stationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen enthalten. Die hiedurch eintretenden Tariferhöhungen sind, soweit sie nicht schon früher veröffentlicht sind, erst vom 20. März a. St./1. April n. St. ab giltig. Druckexemplare der genannten Tarifnachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Berlin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Nachtrag III.) Am 1. März ist der Nachtrag III zum Berlin-Sächsischen Gütertarif in Kraft getreten. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger auch Entfernungen für die demnächst zur Eröffnung kommenden Stationen Mylau (Bahnhof), Mylau (Haltestelle) und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Tarifheft.) Die Tarifhefte II B. und III B. vom 1. October, bezw. 1. December 1884 nebst Nachträgen (Verkehre zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Prinz Heinrich-Bahn einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits) werden mit 1. April aufgehoben und durch ein neues, gemeinsames Tarifheft II B. ersetzt. Die neuen Frachtsätze werden gegenüber den seitherigen theilweise kleine Erhöhungen, daneben aber zahlreiche und zum Theil erhebliche Ermässigungen aufweisen. Eine Anzahl Frachtsätze, welche bisher selten oder gar nicht zur Anwendung gekommen sind, werden nicht mehr ersetzt; dagegen kommen Frachtsätze für verschiedene Stationen neu zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Ausnahmefrachsätze für Spiritus nach der Schweiz.) Seit 15. Februar sind für die Beförderung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für einen Wagen und Frachtbrief von Eutritzsch nach Lindau am Bodensee folgende Ausnahmefrachtsätze zu berechnen:

für Wagenladungen von 5.000 kg 2·64 Mk. } für 100 kg
„ „ „ 10.000 „ 2·13 „ }

Diese Ausnahmefrachtsätze gelten bis zum 31. August und von da ab auf je ein weiteres Jahr, sofern nicht die Aufhebung mindestens sechs Wochen vor dem 1. September des betreffenden Jahres öffentlich bekannt gemacht wird. Dieselben finden Anwendung für Sprit- und Spiritussendungen, welche zollamtlich zur Ausfuhr aus Deutschland und zur Einfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus nach anderem Zollauslande abgefertigt werden, und zwar ebensowohl für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen, als für solche an die Adresse eines Vermittlers auf der Grenzstation Lindau, in letzterem Falle jedoch mit der weiteren Bedingung, dass von dem Vermittler die Sendungen zur Weiterbeförderung nach dem Auslande mit neuem Frachtbrief vor erfolgter Aushändigung des ursprünglichen Frachtbriefes, sowie in nicht veränderter Ladung (Calo ausgeschlossen) aufgegeben werden. Erfolgt Seitens des Vermittlers die Auflieferung zur Weiterbeförderung nach dem Auslande nicht vor Aushändigung des ursprünglichen Frachtbriefes, so ist die nach den Ausfuhr-Ausnahmefrachtsätzen berechnete Fracht bis zur Uebergangsstation Lindau von der letzteren auf den nach den regelrechten Sätzen der Classen A¹ und B sich ergebenden Betrag zu erhöhen und die Absendestation hievon unter Angabe des Grundes zu benachrichtigen. Auch ist in den Frachtkarten ein entsprechender Vermerk zu machen. Die Absender sind gehalten, bei Sendungen an einen Vermittler auf dem Frachtbriefe den Vermerk zu machen: „Zur Weiterbeförderung nach . . . .“ (einer bestimmt zu bezeichnenden Auslandsstation).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Tarifirung von Ricinuskuchenmehl.) Vom 1. März ab wird der Artikel „Ricinuskuchenmehl“ bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und in einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre zwischen den auf hessischem, badischem und bayerischem Gebiete gelegenen Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn zu den Sätzen des Specialtarifes III als Ausnahmetarif befördert.

Württembergisch - Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag VI zum Theil II vom 1. April 1891.) Mit Giltigkeit vom 1. März gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);
2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen);
3. Ergänzung des Anhanges zum Tarif;
4. Aenderung von Stationsnamen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit ab 1. März gelangte der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E (Kilometerzeiger);
2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F (Tariftabellen);
3. Ergänzung des Anhanges zum Tarif;
4. Aenderung von Stationsnamen.

Preussisch - Sächsisch - Thüringisch - Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr; Tarif vom 1. Mai 1892. (Neue Fahrpreise und Gepäckstaxen.) Mit 1. März sind nachstehende Fahrpreise und Gepäcktaxen zur Einführung gekommen:

Kilometer	Von Kufstein nach	über	Einfache Fahrt für alle Züge I. Classe	Einfache Fahrt für alle Züge II. Classe	Gepäckfracht für 10 kg a) für das Gesammt-Gewicht	Gepäckfracht für 10 kg b) für das Ueber-Gewicht
758	Berlin Anhalter Bahnhof	München—Regensburg—Hof — Gössnitz—Leipzig	68·7	49·6	1·46	1·77

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. März ist der Nachtrag IV zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger.
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F b Ausnahmetarife
   1. zu Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz,
   2. „ „ Nr. 3 „ Steine,
   3. „ „ Nr. 7 „ Petroleum und Naphta,
   4. „ „ Nr. 9 „ Roherze etc.
III. Aenderungen zu den Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privatlocalbahnen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.
V. Aenderung und Ergänzung des Anhanges.

Localbahn-Actiengesellschaft München. (Refactien für Holz.) Auf das in Station Oberau-Oberammergau in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nach bayerischen und ausserbayerischen Stationen zum Versandt kommende Schnittholz des Ausnahmetarifes 1 a, als Balken, Sparren, Leisten, dann Bohlen, Planken, Borde, Dielen und Bretter, wird rückwirkend vom 1. Jänner 1895 bis auf Weiteres

per 10.000 kg . . . . 1 Mark

rückvergütet.

Die Rückvergütung findet nur monatlich statt, und sind zu diesem Behufe die Original-Frachtbriefe bis längstens 25. des Nachmonates an das Centralbureau der Localbahn - Actiengesellschaft München — Dachauerstrasse 9 — einzusenden.

Bayerisch - Schweizerischer Getreide - Ausnahmetarif (Verkehr mit N.O.B.) vom 1. October 1894. (Ausnahme-Frachtsätze für Getreide.) Mit sofortiger Wirksamkeit treten nachstehende Ausnahme-Frachtsätze für Sendungen nach Lindau tr. in Kraft:

Reexpeditionsgruppe	Entfernungen bis Lindau km	Nach Lindau tr. von	a b Centimes für 100 kg
A	73	Blaichach	31
A	164	Blindheim	83
A	251	Feuchtwangen . . .	107
A	408	Floss	162
C	295	Jettenbach	110
A	141	Ichenhausen	85
A	157	Krumbach-Hürben .	95
A	151	Neuburg a. K. . . .	91
A	135	Neuoffingen	73
A	193	Nordendorf	79
A	320	Regenstauf	121
A	484	Selb Bahnhof . . .	175
A	100	Sontheim	53
A	77	Sonthofen	33
A	424	Vohenstrauss . . .	171

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
416	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Malz und Getreide	Himberg	Wien St.E.G. loco Simmering St.E.G. loco oder vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 9·6 8·4	7·0 7·0	2·6 1·4	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe bei Sendungen von Himberg und der Original-Frachtbriefe bei Sendungen nach Himberg, längstens bis Ende März 1896	

Notiz. Der Frachtsatz für Getreide hat rücksichtlich der Strecke Wien St.E.G.—Himberg auch Giltigkeit für solche Sendungen, welche

a) von der Südbahn oder den westlichen Staatsbahnen in Wien St.E.G. anlangen und von da zum Localtarife nach Himberg weitergesendet werden;
b) von Himberg nach Wien St.E.G. zum Localtarife abgefertigt werden und für Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen bestimmt sind;
c) von oder nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit nach oder von Himberg direct lautenden Frachtbriefen abgefertigt werden.

Der Frachtsatz für Malz gilt rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. auch für jene Sendungen, welche Wien St.E.G. transitiren und nach Stationen bestimmt sind, für welche ab Himberg keine directen Frachtsätze bestehen, und für welche demnach bei Abfertigung via Wien rücksichtlich der Strecke Himberg—Wien St.E.G. der officielle Frachtsatz zur Berechnung gelangt.

417 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltungen

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 18. December 1894, sub Post 2401, erschienenen Publication von Frachtermässigungen werden die zugestandenen ermässigten Frachtsätze rücksichtlich des Verkehres mit der Station Zimony (Zemun) und die besonderen Bemerkungen, wie folgt, modificirt:

Der Frachtsatz für Güter der Classe A in der Relation Zimony—Budapest (-dunaparti t. p. u.; -fövamhaz; -föv. közraktár.; -Ferenczváros; -kitérö; -Jozsefváros) wird von 81 kr. auf 83 kr. erhöht.

Der Frachtsatz für Güter der Classe B in der Relation Zimony—Budapest (-dunaparti t. p. u.; -fövamhaz; -föv. közraktár.; Ferenczváros; -kitérö; -Jozsefváros) wird von 55 kr. auf 67 kr. erhöht.

Der Frachtsatz für Güter der Classe A in der Relation Zimony—Budapest (-Südbahn loco; -Kelenföld; -Lipótváros; -nyug. p. u.; ferner -Köbánya alsó p. u. und felsö p. u. und Ó-Buda-Filatórigát) wird von 86 kr. auf 88 kr. erhöht.

Der Frachtsatz für Güter der Classe B in der Relation Zimony—Budapest (-Südbahn loco; -Kelenföld; -Lipótváros; nyug. p. u.; ferner -Köbánya alsó p. u. und felsö p. u. und Ó-Buda-Filatórigát) wird von 60 kr. auf 72 kr. erhöht.

Der Frachtsatz für Güter der Classe A in der Relation Zimony—Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) wird von 137 kr. auf 145 kr. erhöht.

Der Frachtsatz für Güter der Classe B in der Relation Zimony—Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) wird von 98 kr. auf 106 kr. erhöht.

Die im Verkehre von Zimony nach Budapest und vice versa und von Zimony nach Wien und vice versa für Güter der Classe A, B und C bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg bestehenden ermässigten Frachtsätze werden ausser Kraft gesetzt.

In den „Besonderen Bestimmungen" im Punkte 4, Alinea 2, haben die Worte **„ferner auf jene Sendungen, welche in Zimony mit den serbischen Staatsbahnen anlangen oder mit diesen weiter befördert werden"** zu entfallen.

Diese Bestimmungen, sowie die geänderten Frachtsätze treten 14 Tage nach erfolgter Publication in Kraft.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
418	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte u. Mehl, Oelsaaten, Malz aller Art, Stärke, getrocknete	Michelob, Station der Buschtěbrader Eisenbahn	Merseburg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Verkehr mit Oesterreich), Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif Nr. 6	Besteht keiner	A) 1·33*) Mark B) 0·01*) Mark		Im Kartirungswege		*) Von dem Frachtsatze ad A) ist bis auf Weiteres die Coursdifferenz ad B) im doppelten Betrage in Abzug zu bringen
419	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Warnsdorf (B.N.B.)	Chlumetz, Iglau, Kolin, Königgrätz, Korneuburg, Pardubitz, Tinischt, Wiebstadtl-Liebtenau, Wien, Jedlesee, Wildenschwert, Brünn, Olmütz, Stadlau und Floridsdorf-Donaufeld	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893			Nachlass der tarifmässigen Aufnahmsbescheinigungs- und der Aufnahms-Stempelgebühr	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Aufnahmsscheine, bezw. der Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente spätestens 3 Monate nach erfolgter Beförderung des Gutes vorzulegen sind	Die im Centralblatte Nr. 46 ex 1884, sub Pos. 1493, enthaltene, den gleichen Gegenstand betreffende Publication wird unter Einem ausser Kraft gesetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
420	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Lužec (L.B.)	Aussig (St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1895	Localtarif, bezw. Nachtrag 1 zum „Anhange“, giltig vom 1. Jänner 1895	31·8	30·0	1·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen spätest. bis Ende October 1895, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
					Schönpriesen				34·0		4·0			
					Nestomitz (Zuckerfabrik)				34·0		4·0			
421	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Buchen-Nutzholz aller Art	Gurahoncz-Józsáshely	Böhm.-Leipa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen: Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 166·5		Im Kartirungswege		
				Borosjenö						161·0				
			Holz des Specialtarifes 2	Marmaros-Sziget						162·0				
			Holz der Classe C							160·0				
									Heller					
422	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide	Cziffer	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindesteos 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	96	88	8	Im Rückvergütungswege	Bei den Getreidesendungen nach Göding loco auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, und bei den Sendungen von leeren, gebrauchten Getreidesäcken von Göding loco auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	Die nebenstehenden ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt, bezw. zu demselben mittelst Strassenfuhrwerkes zugeführt werden
				Modor-Senkvicz					88	76	12			
			Leere, gebrauchte Getreidesäcke	Göding loco	Cziffer	Aufgabe in beliebigen Mengen;			96	88	8			
					Modor-Senkvicz				88	76	12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
423	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Znaim	Humpoletz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	61 kr.		Im Kartirungswege		
424	Oesterr. Nordwestbahn	k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Getreide und Hülsenfrüchte (Pos. G—13, Tarif-Theil I)	Wostroměř (Oe.N.W.B.)	Smiřitz (S.N.D.V.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. August 1883	kr. 29·1	kr. 19·0	kr. 10·1	Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
				Bělohrad					34·6	27·0	7·6			
				Jitschin					34·2	29·5	4·7			
425	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kochsalz	Korneuburg		Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Bělohrad				91·2	75	16·2			
					Gross-Wossek				76	60	16			
					Nimburg				76	64	12			
					Poděhrad				76	62	14			
					Chlumetz				87	66	21			
426	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Schmiedeiserne (gewalzte) Röhren, welche behufs Verzinkung nach Friedland und von da in verzinktem Zustande nach Ostrau-Witkowitz oder Mähr.-Ostrau befördert werden	Ostrau-Witkowitz	Friedland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	27·1	14·5	12·6	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane. Hiedurch wird zugleich das Zugeständniss laut Publication im Verordgs.-Blatte Nr. 148, ddo. 25. December 1894, Post 2724, ausser Wirksamkeit gesetzt
				Mähr.-Ostrau					29·1	15·5	13·6			
				bezw. vice versa										
427	A.T.E.	Der Bergverwaltung des Kohlenindustrie-Vereines in Schwaz wird zur Einrichtung der Schacht-Neuanlage in Wohontsch für den Bezug von circa 13 Waggonladungen Maschinentheilen rücksichtlich der in Betracht kommenden Strecken der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes Nr. XV des Localgütertarifes vom 1. Februar 1894 mit der Abänderung zugestanden, dass hiebei von der Mindestentfernung von 40 km abgesehen wird. Das Zugeständniss gilt bis zur Vollendung der Neuanlage, längstens bis Ende December 1895.												

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 23. Februar 1895, sub Post Nr. 380, für Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, Theil II, Heft 1 in der Relation „Reichenau a. d. Knežna“—Mügeln bei Pirna“ verlautbarte Kartirungsfrachtsatz beträgt anstatt A 84 richtig A 86 Pfennige pro 100 kg.
B 1 „ B 1 „ „ „

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte Nr. 25 ex 1895, sub Post 404, bezieht sich die Ueberschrift in der Rubrik „von“ „Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn:“ nur auf die Stationen Carlshad, Michelob, Lužna-Lischan und Rakonitz.

Umsatz von Getreide im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1894.

Monat	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth	Inländisches	Transito	Zusammen	Versicherter Werth
	Kilogramm			ö. W. fl.	Kilogramm			ö. W. fl.
Vorrath am 31. December 1893 .	608.943	102.457	711.400	55.271	—	—	—	—
Jänner 1894	305.839	1.655	307.494	21.438	264.288	12.180	276.468	18.689
Februar „	218.428	70.560	288.988	25.005	193.647	40.394	234.041	20.413
März „	246.348	10.832	257·180	27.785	223.108	82.505	305.613	32.398
April „	244.689	20.141	264.830	26.046	254.064	40.159	294.223	25.413
Mai „	152.611	19.796	172.407	15.120	284.185	19.796	303.981	28.184
Juni „	96.357	—	96.357	10.010	277.941	—	277.941	22.902
Juli „	163.884	21.591	185.475	17.800	216.984	10.268	227.252	18.933
August „	80.161	30.432	110.593	7.690	77.130	31.544	108.674	9.535
September „	159.622	—	159.622	20.023	121.090	—	121.090	10.191
October „	82.465	20.048	102.513	11.785	195.837	9.971	205.808	25.588
November „	152.054	15.652	167.706	22.273	191.455	19.954	211.409	20.554
December „	327.999	2.375	330.374	31.080	68.445	12.833	81.278	9.679
Vorrath am 31. December 1894 .	—	—	—	—	471.226	35.935	507.161	48.847
Zusammen	2,839.400	315.539	3,154.939	291.326	2,839.400	315.539	3,154.939	291.326
Ausgefolgt	2,368.174	279.604	2,647.778	242.479				
Umsatz	5,207.574	595.143	5,802.717	533.805				

Umsatz von Spiritus im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1894.

Monat	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektolitergrade	Versicherter Werth	Hektolitergrade	Versicherter Werth
Stand am 31. December 1893	94.962	15.889	—	—
Jänner 1894	—	—	11.200	1.678
Februar „	29.215	2.950	18.277	1.125
März „	94.507	15.120	18.666	2.815
April „	84.572	13.532	17.812	2.775
Mai „	16.100	2.576	37.466	5.888
Juni „	27.877	4.461	22.364	3.452
Juli „	36.977	5.916	19.664	3.053
August „	31.312	5.010	77.406	12.301
September „	18.276	2.924	84.209	13.373
October „	18 268	2.923	73.811	11.813
November „	—	—	30.962	4.956
December „	—	—	—	—
Stand am 31. December 1894	—	—	40.229	8.072
Zusammen	452.066	71.301	452.066	71.301
Ausgefolgt	411.837	63.229		
Allgemeiner Umsatz vom 1. Jänner bis 31. December 1894 . . . . (d h. 86·39 Waggons Spiritus)	863.903	134.530		

Umsatz der Lagerscheine und Warrants im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg

vom 1. Jänner bis 31. December 1894.

Monat	Ausgestellt						Eingezogen					
	Getreide			Spiritus			Getreide			Spiritus		
	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektolitergrade	Versichert. Werth	Stück	Kilogr.	Versichert. Werth	Stück	Hektolitergrade	Versichert. Werth
Stand am 31. December 1893	9	91.612	7.250	1	10.265	1.540	—	—	—	—	—	—
Jänner 1894	8	80.217	5.200	1	10.274	1.541	1	1.302	300	—	—	—
Februar „	4	31.221	2.950	—	—	—	2	19.923	1.600	—	—	—
März „	2	14.774	1.000	2	13.749	2.063	7	70.961	6.000	1	10.265	1.540
April „	1	8.620	516	—	—	—	1	9.988	500	—	—	—
Mai „	5	20.062	1.200	—	—	—	4	35.161	2.500	—	—	—
Juni „	3	30.260	1.800	—	—	—	10	70.554	4.400	1	10.274	1.541
Juli „	—	—	—	—	—	—	5	48.681	3.416	2	13.749	2.063
August „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September „	—	—	—	2	18.276	2.924	—	—	—	—	—	—
October „	—	—	—	2	18.268	2.923	—	—	—	—	—	—
November „	1	10.087	600	—	—	—	1	10.190	700	—	—	—
December „	1	5.649	560	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stand am 31. December 1894	—	—	—	—	—	—	3	25.742	1.660	4	36.544	5.817
Zusammen	34	292.502	21.076	8	70.832	10.991	34	292.502	21.076	8	70.832	10.991

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife

für

	Lagerzins per 100 kg und Woche
I. **Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen **Farbhölzer** in Blöcken **Kolophonium** in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1/2 kr.
II. **Wein** in Fässern in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1 1/2 kr.
III. **Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln** in Partien von mindestens 100 Metercentner . .	1 1/2 kr.
IV. **Fabriksfeigen** **Johannisbrod** in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 kr.
V. **Haselnüsse**, geschält in Säcken in Partien von mindestens 500 Metercentner . .	1 1/4 kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. Wien, 5. März 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 20. Jänner 1895*) für die Localbahn Kojetein-Tobitschau.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Kojetein nach Tobitschau gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Actiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Kojetein nach Tobitschau.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom Tage der bezüglichen Baubewilligung, zu vollenden, sohin die fertige Bahn zu dem letztbezeichneten Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in Baarem oder in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werth-effecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 2. März 1895 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 33.

§ 5.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit vom heutigen Tage bis 31. December 1983 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 6.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird, wenn die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, das Reinerträgniss der einzulösenden Localbahn im günstigsten der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen fünf Jahre festgestellt.

2. Wenn die Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 erfolgt, werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der einzulösenden Localbahn während der letzten, dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen, rechnungsmässig abgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sohin der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

3. Sollte jedoch der nach Zahl 1, resp. 2 ermittelte Reinertrag nicht wenigstens die Annuität erreichen, welche zur vierpercentigen Verzinsung und Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals der einzulösenden Localbahn innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

4. Das im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 nach Zahl 1, resp. nach Zahl 3 ermittelte Reinerträgniss erhöht sich um einen Zuschlag, welcher, falls die Einlösung in den Jahren 1895 bis einschliesslich 1898 erfolgt, 10 Percent, und falls die Einlösung in den Jahren 1899 bis einschliesslich 1903 erfolgt, 5 Percent beträgt.

5. Die zu leistende Entschädigung hat in einer Rente zu bestehen, welche im Falle der Einlösung vor Ablauf des Jahres 1903 dem nach Zahl 1 und 3 zu ermittelnden Erträgnisse nebst dem in Zahl 4 festgesetzten Zuschlage, im Falle der Einlösung nach Ablauf des Jahres 1903 aber in dem nach Zahl 2, resp. 3 ermittelten Durchschnitts-, bezw. Minimalerträgnisse ohne einen solchen Zuschlag gleichkommt.

Die Rente ist während der übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft zu erfolgen.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der zur Einlösung gelangenden Bahnlinie mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, soweit dieselben aus dem Anlagecapitale beschafft sind, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung ihrer Bestimmung entsprechend ganz oder theilweise bereits verwendet sind.

§ 7.

Im Uebrigen haben auf die im § 1 genannte Bahn, unbeschadet der für dieselbe vom Handelsministerium aufzustellenden besonderen Concessionsbedingnisse, die Bestimmungen der §§ 5 bis einschliesslich 8, ferner der § 10, sowie die §§ 12 bis einschliesslich 14 der Concessionsurkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, betreffend die Localbahnen Zauchtl-Bautsch, Zauchtl-Fulnek und Troppau-Bennisch, sinngemäss Anwendung zu finden.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zwanzigsten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn von Kojetein nach Tobitschau.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Kojetein nach Tobitschau ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung hat nach Massgabe der vom k. k. Handels-

ministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat die Gesellschaft allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Unternehmern für die Bauausführung vorzuschreiben, dass dieselben auf ihre Kosten die Unfall- und Krankenversicherung ihrer Arbeiter und des übrigen Baupersonals auf Grund der Gesetze vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und der sonstigen einschlägigen Verordnungen veranlassen und alles hiefür Nothwendige aus eigenen Mitteln vorkehren.

2. Trasse.

Die Trasse der circa 11 km langen Localbahn zweigt am westlichen Ende der Station Kojetein ab und wendet sich in einem Bogen nach Norden, zieht an der westlichen Lehne des Marchthales flussaufwärts, wobei die Ortschaften Uhřitschitz und Loboditz berührt werden, führt dann nahe an der Zuckerfabrik in Tobitschau vorbei und endigt mit der südwestlich von der Stadt gelegenen Station Tobitschau.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

In der Anschlussstation Kojetein ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der bestehenden Bahn auf die Localbahn und umgekehrt Sorge zu tragen, und darf durch die Einmündung der Localbahn die dermalige Leistungsfähigkeit der Station Kojetein nicht beeinträchtigt werden.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Gesellschaft und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 6000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung 15 Permille festgesetzt.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten und ist nach den für die mit Allerhöchster Concessionsurkunde vom 16. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 90, der Gesellschaft concessionirten Localbahnen genehmigten Normalien auszuführen.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbau-Objecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn die im § 3, lit. h, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, angeführte 20percentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses auszuführen, in welchem Falle die aus Flussstahl zu erzeugenden Schienen ein Minimalgewicht von 26 kg per laufendes Meter haben sollen, oder im Systeme des schwebenden oder festen Stosses herzustellen, wenn altbrauchbare Stahlschienen im Gewichte von 31 kg per laufendes Meter verwendet werden.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte ist so zu bemessen, dass die Inanspruchnahme der Schienen unter Berücksichtigung der grössten zulässigen Abnützung bei den vorkommenden Raddrücken 1000 kg per Quadratcentimeter nicht übersteigt.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 15 cm.

In Bögen von weniger als 250 m Radius ist die Verwendung von Schwellen aus weichem Holze nur dann statthaft, wenn sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel zu verstärken.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wächterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn kann im Allgemeinen unterbleiben, es ist jedoch für eine entsprechende Unterkunft des ambulanten Streckenpersonals vorzusorgen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Anzahl und Länge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen ist nach dem jeweiligen Erfordernisse zu bemessen.

Die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen, bezw. auszuführen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen- oder Telephon-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei der Anschlussstation an die bestehende, dem öffentlichen Verkehre dienende Bahn ist ein Distanzsignal auszuführen, desssn Stellung in entsprechende mechanische Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens zwei Locomotiven anzuschaffen.

Der Bedarf an Wagen ist aus dem Stande des gesellschaftlichen Bahnnetzes zu decken.

Die Pläne für die Locomotiven unterliegen, wenn dieselben nicht nach bereits genehmigten Typen gebaut werden, der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

Nach Genehmigung der Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Die Fahrbetriebsmittel, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie alle Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt vorbehalten, ausnahmsweise den Bezug aus dem Auslande zu gestatten, falls die Gesellschaft nachweist, dass die Beschaffung im Inlande zu denselben Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferungszeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten sind, nicht bewirkt werden kann.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anforderungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes, namentlich der Tarife, der Leistungen zu Gunsten der Postverwaltung, für die Telegraphenanstalt und für andere öffentliche Zwecke haben die Bestimmungen im Abschnitte II, Punkt 1 bis 7, der Concessionsbedingnisse für die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 4. Juni 1886, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn mit der Massgabe Anwendung zu finden, dass die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) nach den für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätzen zu erfolgen hat.

Wien, am 9. Februar 1895.

Der k. k. Handelsminister:

Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. Februar 1895, Z. 8645, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 13. Februar 1895.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im IV. Quartal 1894 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						Das Original-Certificat ist rückgelangt
		Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlustes desselben	
1668	Pulver Gottlieb	.	1	.	.	.	.	1
2079	Srb recte Mates Franz	.	1	.	.	.	.	1
2164	Geržabek Alois Josef	.	1	.	.	.	.	1
2239	Giacomini Ermenegildo	.	1	.	.	.	.	.
2317	Laber Theodor	.	1	.	.	.	.	1
2526	Krasicki Martin	.	1	.	.	.	.	1
2564	Tisi Celestino	.	1	.	.	.	.	1
2641	Medeyczyk Josef	.	1	.	.	.	.	1
2735	Tuma Josef	.	1	.	.	.	.	1
2793	Fischer Anton	.	.	.	.	1	.	1
2837	Bombardelli Silvio	.	1	.	.	.	.	1
2863	Basler Gustav	.	1	.	.	.	.	.
2936	Ofner Josef	.	1	.	.	.	.	1
3273	Tokarik Michael	.	1	.	.	.	.	.
3329	Zandonai Pacido	.	1	.	.	.	.	1
3722	Stengl Johann	.	1	.	.	.	.	1
3779	Janisch Bernard	.	1	.	.	.	.	.
3814	Tommasini Virgil Matthäus	.	1	.	.	.	.	1
3876	Falout Simon*)	1	.	.	.	.	.	1
4023	Nittel Eduard	.	1	.	.	.	.	1
4137	Biskup Heinrich**)	.	.	.	.	.	.	1
4596	Gasperi Virgil	1	.	.	.	.	.	1
5009	Wrbka Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
5154	Razinger Jakob	.	.	.	.	1	.	1
5171	Jankowski Wenzel	.	1	.	.	.	.	.
5261	Barnas Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
5268	Drescher Josef	1	.	.	.	.	.	1
5270	Zborucki Anton	1	.	.	.	.	.	1
5305	Stockinger Alois	1	.	.	.	.	.	1
5427	Tammer Nikolaus	.	1	.	.	.	.	1
5484	Mittermaier Johann	1	.	.	.	.	.	1
5564	Rudolf Franz Johann	.	1	.	.	.	.	1
5573	Csyzewski Rudolf	1	.	.	.	.	.	1
5599	Chojnacki Peter	1	.	.	.	.	.	1
6117	Gagat Franz	1	.	.	.	.	.	1
6135	Włodarczyk Jakob	1	.	.	.	.	.	1
6149	Tłaby Casimir	1	.	.	.	.	.	1
6167	Hanak Franz	.	.	.	.	1	.	1
6188	Sierołowski Johann Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
6193	Melnyk Lukas	1	.	.	.	.	.	1
7023	Chaloupka Franz	1	.	.	.	.	.	1
7034	Karp Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7035	Erhart Johann	1	.	.	.	.	.	1
7038	Berger Mauritz	1	.	.	.	.	.	1
7062	Wiesinger Franz	1	.	.	.	.	.	1
7143	Kopaczynski Valerian	1	.	.	.	.	.	1
7217	Jaworski Johann	1	.	.	.	.	.	1
7251	Hoffmann Eduard	1	.	.	.	.	.	1
7263	Singer Alois	1	.	.	.	.	.	1
7283	Erbert Johann	1	.	.	.	.	.	1
7318	Strož Michael	1	.	.	.	.	.	1
7328	Galasok Philipp	1	.	.	.	.	.	1
7333	Gabrić Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7376	Lagger Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7390	Schenk Franz	1	.	.	.	.	.	1
7397	Ficak Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7398	Rojek Michael	1	.	.	.	.	.	1
7399	Chrapek Johann	1	.	.	.	.	.	1
7402	Wasylina Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
7408	Choroszy Wasil	1	.	.	.	.	.	1
7426	Greczner Carl	1	.	.	.	.	.	1
7443	Hodys Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7459	Lubetz Johann	1	.	.	.	.	.	1
7461	Klimczak Carl	1	.	.	.	.	.	1
7462	Bučar Franz	1	.	.	.	.	.	1
7468	Koza Josef	1	.	.	.	.	.	1
7471	Vook Christian	1	.	.	.	.	.	1
7518	Reichelt Josef	1	.	.	.	.	.	1
7534	Pokrzywa Johann	1	.	.	.	.	.	1
7545	Pirjevic Alois	1	.	.	.	.	.	1
7548	Gawłowski Felix	1	.	.	.	.	.	1
7602	Gomsi Martin	1	.	.	.	.	.	1
7682	Prodan Sylvester	1	.	.	.	.	.	1
7739	Serafiniuk Philipp	1	.	.	.	.	.	1
7741	Kusior Michael	1	.	.	.	.	.	1
7869	Pfisterer Josef	1	.	.	.	.	.	1
7892	Schreyer Anton	1	.	.	.	.	.	1
7895	Delfauro Alois	1	.	.	.	.	.	1
7908	Hanika Anton	1	.	.	.	.	.	1
7915	Hajduk Johann	1	.	.	.	.	.	1
7938	Waśków Modest	1	.	.	.	.	.	1
3355	Lapáček Richard***)	.	1	.	.	.	.	.
4535	Caspar Ferdinand***)	.	1	.	.	.	.	.
7189	Wocel Carl***)	.	.	.	.	1	.	.
8459	Borusiewicz Victor***)	.	1	.	.	.	.	.
9659	Moskałik vel Majewski Joh.***)	.	1	.	.	.	.	.
11027	Prochaska Johann***)	.	1	.	.	.	.	.

*) Bewerber wurde bereits im Jahre 1887 angestellt; die Anzeige hierüber ist jedoch erst im IV. Quartale 1894 erfolgt.

**) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

***) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die Landwehr in der Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Suczawa-Itzkany zur Stadt Suczawa. (Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 23. Februar die k. k. Landesregierung in Czernowitz beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Suczawa als Concessionswerberin vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Suczawa-Itzkany der k. k. Staatsbahnen nach Suczawa-Stadt im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung in Verbindung mit der Trassenrevision und Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 9027.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig — Komotau: Durchschneidung eines Schleppbahngeleises durch eine Huntebahn.) Das Project für die Durchschneidung der zum Adolf Marien-Schachte führenden Schleppbahn in Kilometer 0·0/1 durch die vom Barbara-Schachte der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft führende Huntebahn wurde genehmigt. [6. Februar, Z. 6976.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Okřiško: Verladerampe in Wladislau.) Die bereits bewirkte Erbreiterung der in der Station Wladislau bestehenden Verladerampe wurde nachträglich genehmigt. [4. Februar, Z. 6402.]

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Herstellung einer Zufahrt.) Das vorgelegte Project, betreffend die Herstellung einer Zufahrt zur Parcelle Nr. 924 in km 32·5 der Localbahn Strakonitz-Winterberg wurde zur Ausführung genehmigt. [18. Februar, H.-M.-Z. 6595.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Einstellung von 10 Petroleum-Transportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Constructionspläne für zweiachsige Petroleum-Transportwagen, nach welcher Type 10 Stück solcher Wagen Seitens der Ostrauer Mineralölraffinerie Max Böhm & Co. bei der Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Actiengesellschaft in Bestellung gebracht und seinerzeit in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 6594.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung wurden am 1., 13. und 18. December 1894 vier für die Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmte Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Dieselben wurden in der Locomotivfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 16. October 1894, Z. 53.300, genehmigten Typenplänen gleichartig gebaut und erhielten die Fabrikationsnummern 2413, 2414, 2415 und 2416, sowie die Inventarnummern 1257, 1258, 1259 und 1260 und gehören sämmtlich der Kategorie IV c an. Die Kessel haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Locomotiven haben vier Achsen, von denen die dritte die Triebachse ist und die vierte unter der Feuerbüchse liegt. Sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschine hat horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen, und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel haben eine vollständige Armatur, und hat die Locomotive ausserdem noch ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Staatsbahnmodell, Sandstreu-Apparat, Funkenfänger mit Sieb und Spindelbremse. Das Totalgewicht der Locomotiven beträgt je 50 t. Die Spurweite ist normal. Die Probefahrten wurden auf der gesellschaftlichen, 16·8 km langen Theilstrecke Simmering—Grammat-Neusiedl vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 50 bis 65 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 38 bis 45 km per Stunde erreicht, so dass kein Anstand obwaltete, im Hinblicke auf das allseitig günstige Ergebniss diese vorbeschriebenen vier Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu übergeben. [Z. 8545.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Böhmische Commercialbahnen:

28. Februar. In der Strecke Smidar—Hochwessely sind wegen Schneeverwehung die Züge 604 und 603 unterblieben.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

1. März. Verkehr auf der Localbahn Přelouč—Kalk-Podol mit Zug 2112 wieder eröffnet.

1. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Peček—Gr.-Bečvar eingestellt, doch konnte derselbe Nachmittags wieder eröffnet werden.

Auf der Localbahn Jenšovic-Lucez Zugsverkehr wegen Schneeverwehung sistirt.

2. März. Auf der Localbahn Landskron-Rudelsdorf Gesammtverkehr mit Zug 1804 wieder eröffnet.

2. März. Auf der Localbahn Chotzen-Leitomischl Gesammtverkehr wieder eröffnet.

3. März. Auf der Localbahn Čelakowitz—Brandeis a. E. wurde der Verkehr wieder eröffnet.

3. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Segen-Gottes—Okřiško eingestellt. Zug 1504 bei km 57·6 stecken geblieben, konnte erst 1 Uhr 33 Min. Nachts nach Okřiško gebracht werden.

4. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Studenetz—Gr.-Meseritsch mit Zug 1601 der Gesammtverkehr eingestellt.

4. März. Eingetretener Schneehindernisse wegen mussten zwischen Grussbach und Znaim die Züge 537 und 532, zwischen Enzersdorf bei Staatz und Poysdorf die Züge 2901, 2902, 2903 und 2912, zwischen Mannersdorf und Klein-Schwechat die Züge 1312 und 1311, zwischen Bruck a. d. L. und Hainburg Zug 1402 ausfallen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

1. März. Auf der Localbahn Troppau-Bennisch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3531 wieder aufgenommen.

4. März. Auf der Localbahn Troppau-Bennisch mussten die Züge 3517 und 3516 wegen Schneeverwehung wieder in die Ausgangsstationen zurückkehren, und ist Gesammtverkehr auf dieser Linie eingestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

1. März. Wegen Schneeverwehung auf der Localbahn Asch-Rossbach Gesammtverkehr zwischen Asch Stadt und Rossbach vom Zug 1951 an eingestellt. Verkehr zwischen Asch (Anschlussstation) und Asch Stadt bleibt aufrecht.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

1. März. Gesammtverkehr auf den Localbahnstrecken Hadikfalva—Radautz und Karapcziu a. S.—Czudyn in Folge Schneeverwehung eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

2. März. In der Strecke Laibach—St. Peter wurde auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

4. März. Wegen Schneehindernissen musste auf der Strecke St. Peter—Fiume, sowie auf der Steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz der Gesammtverkehr und ebenso auch auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl der Verkehr eingestellt werden.

4. März. Wegen neuerlicher Schneeverwehung musste in der Strecke Laibach—St. Peter der Frachtenverkehr eingestellt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 4610, dem Oberstuhlrichter Ludwig Dömölör für
   a) eine von Németujvár (Comitat Vas [Eisenburg]) aus über Orbánfalu, Strem, Pinka-Mindszent und die Gemarkung der Gemeinde Szent-Király in der Station Körmend in die Linie Györ (Raab) — Kis - Czell — Szombathely (Steinamanger) — Körmend — Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungar. Staatsbahnen einmündende;
   b) eine von Pinka-Mindszent abzweigende und die Linie a) über Német-Sároslak, Szent-Péterfa, Monyorókerek, Also-Beled, Pornó und die Gemarkung der Gemeinde Zák in

der Station Kis-Unyom gleichfalls mit der Hauptlinie Györ-Szombathely—Kis-Unyom—Körmend (—Graz) verbindende Linie;

c) eine von der zukünftigen Station Pornó der Linie b) abzweigende und diese über Horvát-Lö und die Gemarkung der Gemeinde Nárai in der Station Szombathely mit der Hauptlinie verbindende, so wie die Linien a), b) normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 5219, dem Béla Sugár für eine von der Station Bükk der Linie (Wien—) Wr.-Neustadt—Bükk—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft ausgehende, über Csepreg, Alsó-Szakony, Felsö-Szakony, Gyalóka, Nemes-Viss, Kaptalan-Viss, Salamonfa, Gyuleviz und die Gemarkung der Gemeinde Zsira bis Locsmánd (Comitat Sopron [Oedenburg]) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau einer von linksuferseitigen Stadtbezirken Budapests aus bis zur rechtsuferseitigen Station Budapest-Kelenföld führenden Strassenbahn mit elektrischem Betriebe. (Interessentenversammlung.) Die Interessenten von Kelenföld und Umgebung haben den Beschluss gefasst, den Ausbau einer im Anschlusse an das Budapester linksuferseitige Betriebsnetz der Budapester elektrischen Stadtbahnen von der Hauptstadt bis zur gemeinsamen Station Budapest-Kelenföld der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft führenden elektrischen Strassenbahn zu erwirken. Aus diesem Anlasse wurde eine Deputation zu den Spitzen der competenten Staats- und Communalbehörden mit der Bitte entsendet, die Verwirklichung dieses Projectes zu genehmigen. Der Anschluss soll über die am Vámháztér (Zollamtsplatz) im Bau begriffene Donaubrücke (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 119 ex 1894) erfolgen und sowohl eine kürzere Verbindung der innerstädtischen Bezirke mit den Linien Budapest—Kanizsa—Pragerhof und Budapest—Pécs (Fünfkirchen) von deren Station Budapest-Kelenföld aus bezwecken, als auch der Verproviantirung der Hauptstadt vom Kelenfölder Bezirke aus dienen.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betrieb im Bereiche des II. Stadtbezirkes (Ofen) in Budapest. (Concessionswerbung.) Der Civilingenieur Salesius Cathry ist bei der Budapester hauptstädtischen Commune um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer vom Ofener Brückenkopfe der vom Eskütér (Schwurplatz) des IV. Stadtbezirkes aus zu erbauenden Staatsbrücke ausgehenden, längs dem rechtsuferseitigen Donauquai bis zum Brückenkopfe der vom Vámháztér (Zollamtsplatz) aus im Bau begriffenen Staatsbrücke und von dort aus über die Promontorer Hauptstrasse bis Budakesz führenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe eingeschritten.

Schiffahrt.

Schiffbau-Unternehmung „Schoenichen-Hartmann'sche Ungarische Schiffswerfte, Maschinen- und Kesselbauanstalt, Actiengesellschaft" in Budapest. (Constituirende Generalversammlung.) Am 15. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Markgrafen Eduard Pallavicini die constituirende Generalversammlung einer unter der Firma „Schoenichen-Hartmann'sche Ungarische Schiffswerfte, Maschinen- und Kesselbauanstalt, Actiengesellschaft" gegründeten Schiffbau-Unternehmung mit einem voll eingezahlten Actiencapital von 4,000.000 Kronen statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründungscomité über seine bisherige Thätigkeit zur Verlesung, welchem zufolge die Ungarische Escompte- und Wechslerbank der neuen Gesellschaft ihre längs des Neupester Hafens gelegene, allen Anforderungen der modernen Technik entsprechend eingerichtete Schoenichen-Hartmann'sche Schiffswerfte, Maschinen- und Kesselbauanstalt zum Selbstkostenpreise überlassen hat, so dass die neue Gesellschaft ihre Thätigkeit unter günstigen Auspicien mit dem Fortbetriebe eines seit Jahren prosperirenden Etablissements beginnt. Die Wahl der Functionäre ergab folgendes Resultat: In die Direction wurden gewählt Adolf v. Ullmann, Dr. Julius Basch, Albert v. Berzeviczy, Benjamin Boross, Julius Deutsch, Carl Ritter v. Fack, Raphael Freudenberg, Emil Reitz, Emerich Schuler, Béla Veit, Ludwig Valkó und Graf Eduard Wilczek; zu Aufsichtsräthen Moriz Auer, Nikolaus Barna, Emanuel Kónyi, Edmund Neumann und Baron Eugen Nyáry. In der kurz nach der Generalversammlung stattgehabten Directionssitzung wurde zum Präsidenten Albert v. Berzeviczy gewählt und zum leitenden Director Ingenieur Béla Szüts ernannt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis zum 10. März.

Adriatischer Dienst.

5. März,	um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani, nach Venedig.
6. „	um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
7. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. de Leitner, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
7. „	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
8. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
9. „	um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani, nach Venedig.
10. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

5. März,	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Calipso", Capitän M. Nicolich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mitylene.
6. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän P. Craglietto, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.
8. „	um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thalia", Capitän G. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
9. „	um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Apollo", Capitän P. Berberovich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Burgas, Costanza, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März,	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.
„	nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. März,	Dampfer „Orion", Capitän A. Leva, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Babia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Ausstellung von Fahrlegitimationen für ermässigte Eisenbahnfahrten. Das k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht hat die betheiligten Dienststellen verständigt, dass die bisher dem genannten k. k. Ministerium vorbehaltene Ausfertigung von dauernden Fahrlegitimationen für die bei der Akademie der bildenden Künste in Wien, der Statistischen Centralcommission, dem Evangelischen Oberkirchenrathe A. und H. C. angestellten Staatsbediensteten, und von dauernden Legitimationen, sowie solcher für einzelne Fahrten und für Uebersiedlungen an die bei dem Oesterr. Museum für Kunst und Industrie und der Kunstgewerbeschule desselben, der Akademie der Wissenschaften, der Centraldirection der k. k. Schulbücherverläge, der Geologischen Reichsanstalt, der Centralanstalt für Meteorologie und Erdmagnetismus, der Versuchsanstalt für Photographie und Reproductionsverfahren, dem Oesterr. Gradmessungsbureau, der Versuchsanstalt für Lederindustrie, der Fachschule für Kunsttischlerei und dem Central-Spitzencourse angestellten Staatsbediensteten vom 1. Jänner 1896 ab der k. k. n.-ö. Statthalterei in Wien übertragen wird. [H.-M.-Z. 10.259.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau.

Giltigkeit der Frachtsätze für per Achse nach Russland weiterbeförderte Sendungen.

Die in den Tarifen für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze für Brody (Bahnhof) transit, Nowosielitza (Bahnhof) transit und Podwołoczyska (Bahnhof) transit finden von nun an auch auf solche Sendungen nach Russland im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach Brody transit, Nowosielitza transit oder Podwołoczyska transit oder nach einer dieser Grenzstationen mit dem Zusatze „zur Ausfuhr nach Russland" adressirt sind und von da binnen sechs Wochen (42 Tagen), vom Tage des Eintreffens in der Grenzstation an gerechnet, per Achse nach Russland weiterbefördert werden.

Die Sendungen müssen in den Bahnmagazinen lagern, daher unter Bahnaufsicht stehen.

Zum Zwecke der Rückvergütung sind bei frankirten Gebühren der Frachtbrief, bei überwiesenen Gebühren ausserdem auch das Frachtbrief-Duplicat bis zur betreffenden Grenzstation und das Original-Zolldocument über die erfolgte Ausfuhr nach Russland spätestens sechs Monate nach erfolgter Weiterbeförderung der Sendungen ab der österr.-russischen Grenzstation an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien einzusenden.

Sämmtliche Belege dürfen keinen Fracht-Rückvergütungsstempel tragen.

Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden.

Diese mit dem Datum, dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten bestätigt werden und hat zu lauten:

„Sendung ist angelangt von Station . . . . am . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . ., Brief Nr. . . . . . ., und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert."

Auf Sendungen, welche lediglich nach Brody, Nowosielitza oder Podwołoczyska ohne den vorgeschriebenen Zusatz „transit" oder „zur Ausfuhr nach Russland" adressirt sind, haben die Frachtsätze der Tarife für die Eingangs genannten Verkehre auch bei nachgewiesener Weiterbeförderung der Sendungen nach Russland weder im Kartirungs-, noch im Rückvergütungswege Anwendung.

Wien, am 26. Februar 1895. [126]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen.

Auf Grund des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 11. Februar 1895, Z. 6467, wird vom 15. März 1895 angefangen für den Uebergang der in den Stationen Brody, Podwołoczyska und Nowosielitza von Russland nach Oesterreich mit directen (internationalen) Frachtbriefen eintretenden Frachtgüter (ausschliesslich Eilgüter und lebende Thiere) zu den in dem Art. 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr festgesetzten reglementarischen Lieferfristen eine Zuschlagsfrist von 48 Stunden in Anwendung gebracht.

Wien, am 24. Februar 1895. [127]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der im Gütertarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen Frachtsätze für Buchs und Sanct Margrethen.

Mit 15. April 1895 treten sämmtliche Frachtsätze für Buchs und St. Margrethen, welche im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892 und in den Nachträgen hiezu enthalten sind, ohne Ersatz ausser Kraft.

(Frachtsätze zwischen Buchs und St. Margrethen einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits gelangen in Hinkunft lediglich durch die Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr zur Einführung.)

Wien, am 1. März 1895. [128]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des VII. Nachtrages zum Ausnahmetarife Nr. I.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1895 gelangt der VII. Nachtrag zum Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten (ausgenommen Kleie), Malz, sowie von Oelsaaten, bei Aufgabe in ganzen Schleppladungen, bezw. in sackirten Theilsendungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen der Schnitttafeln b,
Aenderungen der Anstossbeträge für die bayerischen Localbahnstrecken,
Aenderung von Stationsnamen und eine Berichtigung.

Exemplare des Nachtrages VII sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 2. März 1895. [129]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Berlin-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages III.

Mit 15. März 1895 tritt zum Berlin-Sächsischen Verbandstarif vom 1. März 1894 der Nachtrag III in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·05 Mark erhältlich.

Wien, am 26. Februar 1895. [130]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IX zum Heft Nr. 2.

Mit 15. März 1895 tritt zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1891 der Nachtrag IX zum Hefte Nr. 2 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 28. Februar 1895. [131]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Ab 1. März wird von der Localbahnstation Eichstätt Stadt Reisegepäck nach allen Hauptbahnstationen direct abgefertigt. Die Gepäckfrachtberechnung geschieht durch Anstoss der Localbahntaxe an die ab Eichstätt Bahnhof sich ergebende Gepäckfracht nach der Bestimmungsstation.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände tr. vom 15. Juni 1892. (Nachrichtliche Ergänzung des Abschnittes III; Anhang I, enthaltend Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten.) Vom Beginne der diesjährigen Donauschiffahrt werden ordinäre Waaren aus Antimon, Blei, Kupfer, Zink und Zinn und deren Mischungen, wie Messing (Rothguss, Schlagloth, Tombak), Bronze und Britanniametall im Verkehre ab Passau und Regensburg nach allen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft gleichwie Eisenwaaren aller Art der Position 113 der Waarenclassification, Seite 31 des Nachtrages IV zum Tarif, tarifiren. Ausgenommen sind jedoch Gegenstände, welche im Verhältnisse zu ihrem Gewicht einen ungewöhnlich grossen Laderaum in Anspruch nehmen, wie Badewannen, Bauornamente aus Blech u. dgl., ferner Gegenstände der Kunstbildnerei, sowie Gegenstände aus Mischungen, bei welchen andere als die vorstehend genannten Metalle verwendet sind, wie Neusilber (Alpaca, Argentan, Packfong), Chrystofle, Alfenide, Deltametall, Weisskupfer.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Neue Tarife.) Am 1. März ist ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, in Kraft getreten. Das Heft 1 enthält die allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften, das Waarenverzeichniss nebst Güterclassification, den Nebengebührentarif und einen Auszug aus den Verkehrsleitungs-Vorschriften. Das Heft 2 enthält die Tariftabellen für den Verkehr zwischen Belgien einerseits und Russland andererseits und das Heft 3 die Tariftabellen für den Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Russland andererseits. Der besonders herausgegebene Ausnahmetarif für die Beförderung von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) vom 17. November 1894 kommt hiedurch zur Aufhebung. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) in Köln, bei deren Drucksachen-Verwaltung Abdrücke von den einzelnen Tarifheften käuflich bezogen werden können.

Rheinisch - Westphälisch - Südwestdeutscher Verband und Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachträge.) Am 1. März traten zu den Heften II der Tarifabtheilungen B und E des Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verbandes je ein Nachtrag in Kraft, welche Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifes Nr. 19 für Eisen und Stahl für den Verkehr von und nach den Hafenstationen Emden, Leer, Norden und Papenburg enthalten und bei den betheiligten Dienststellen zu haben sind. Vom gleichen Tage ab kommen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld, für welche bisher zum Theil nur Anstosssätze in den einzelnen Tarifheften der obigen Verbände vorgesehen waren, directe Tarifkilometer und Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. (Nachtrag IX zum Heft 2.) Am 1. März ist der Nachtrag IX zum Tarifhefte Nr. 2 für den Norddeutsch-Sächsischen Güterverkehr in Kraft getreten. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen für neuaufgenommene Stationen der Sächsischen Staatsbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz u. s. w. und Coaks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. (Einbeziehung der Station Nortrup.) Die Station Nortrup des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.) wurde mit 25. Februar für den Versandt von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
428	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Wein der Pos. W, 10 und Most der Pos. M, 27 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Triest-Freihafen " -St. Andrea " -Südbahn	1. Station der Südbahn-Gesellschaft: Laibach loco 2. Stationen der Unterkrainer Bahnen: Gottschee Grosslack Grosslaschitz Grosslupp Gutenfeld Hönigstein Ortenegg Reifnitz Rodokendorf Rudolfswert St. Marein-Sap Sittich Skofelka Strascha Treffen Weixelburg Zobelsberg 3. Stationen der Localbahn Laibach-Stein: Domschale Jarše-Mannsburg Stein Tersain	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 46 84 73 69 57 66 79 74 77 68 84 55 65 52 88 75 62 62 55 57 60 54	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch treten die in Nr. 116 und 118 dieses Blattes ex 1894, sub fortl. Nr. 1727 und 1803, für nebenstehende Relationen enthaltenen Taxen für Sendungen von 10000 kg ausser Wirksamkeit
429	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Feuerfeste Ziegel	Duisburg Hochfeld B.M. und Rh. Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (rechtsrheinisch) Eschweiler Eschweiler-Aue Eschweiler-Thal Stolberg Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln (linksrheinisch) und umgekehrt	Ruttka, Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 10. März 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 4	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 2·73 2·74 2·92 2·93 2·92 2·93		Im Kartirungswege		
430	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Aužic Čakovic Měšic Neratovic Satalic	Aussig (Oe.N.W.B.) transit	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juli 1895	Theil II — Heft 1 und Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes	Kreuzer ö. W. 38·0 49·0 45·5 42·5 51·0	33·1 43·9 40·8 37·2 44·9	4·9 5·1 4·7 5·3 6·1	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende October 1895	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Grammat-Nensiedl transit (für Sendungen von Stationen der Südbahn-Gesellschaft in Steiermark, dann ans Italien*)	Wien (St.E.G.) loco	Aufrechthaltung der für die Classe C, resp. den Specialtarif 2 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	8 kr.		Im Kartirungswege		*) Die Sendungen müssen mit directen nach Wien St.E.G. loco via Grammat-Neusiedl lautendenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Střebichovic-Vinařic (auch Libušiner Schacht)	Bodenbach (St.E.G.)	Aufgabe in ganzen Wagenladnngen, Aufrechthaltnng der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	33·5 Pfennige		Im Kartirungswege		Die betreffenden Sendungen müssen an Organe oder Dienststellen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen adressirt sein. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 135 ex 1894, sub Post Nr. 2104, publicirte Frachtsatz für gleiche Sendnngen wird hiemit ausser Kraft gesetzt
433	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holzsägespäne und Holzsägemehl	Brandeis a. d. Adler	Lieben (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif		fl. 22 pro vierrädrigen Wagen ohne Unterschied des Ladegewichtes		Im Kartirungswege		Die Parteien haben das Auf- und Abladen der Sendungen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist auf ihre Kosten zu besorgen
434	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dnngkalk	Prag (St.E.G.)	Zasmuk (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	23·3 kr.	17·7 kr.	5·6 kr.	Im Kartirungswege		
435	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zncker der Classe II	Rossitz (Oe.N.W.B.)	Rakonitz (B.E.B. oder k.k.St.B.) Kladno	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief n. Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 76·7 56·0		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
436	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glas und Glaswaaren der Positionen G-14, 20, 21 und 22 der Güter-Classification des Tarif-Theiles 1 vom 1. Jänner 1893: 1. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wall.-Meseritsch transito	Olmütz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 21·7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Krasna	Olmütz					21·7				
				Wsetin	Oderberg					41				
			2. Bei Aufgabe, von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wall.-Meseritsch transito	Olmütz					28·7				
				Krasna	Olmütz					28·7				
				Wsetin	Oderberg					51·7				
				Krasna	Oderberg					39·3				
437	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G-21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Oderberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	43·9 kr.	32·3 kr.	11·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Glas und Glaswaaren der Positionen G-14, 20 und 22 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1 vom 1. Jänner 1893	Krasna	Oderberg				35·7 kr.	30·7 kr.	5 kr.			
438	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G-21 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Weisskirchen (Localbahn)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 16·5	kr. 15·1	kr. 1·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wsetin	Weisskirchen (Localbahn)				28·9	23·8	5·1			
			2. Glaswaaren der Güterclasse I	Krasna	Weisskirchen (Localbahn)				20·3	15·1	5·2			
				Wsetin	Weisskirchen (Localbahn)				37·3	23·8	13·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
439	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Sand, Kalksteine, Quarz- und Bruchsteine, Thonerde u. Chamotteziegel	Wall.-Meseritsch transito	Wsetin	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	11·1 kr.	8·3 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Glasscherben			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			11·1 kr.	8·3 kr.	2·8 kr.			
			3. Stroh						11·1 kr.	9·2 kr.	1·9 kr.			
440	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pottasche	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna Wsetin	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 13·5 23·8	kr. 12·2 18·6	kr. 1·3 5·2	Im Kartirungswege		
			Kalksteinmehl	Jablunka	Weisskirchen (Localbahn)				20·4	13·2	7·2			
			Kalk, gebrannter	Czernotin-Keltsch	Krasna Jablunka Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			11·1 18·0 20·8	10·0 16·4 18·9	1·1 1·6 1·9			
			Thonerde und Sand	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna Wsetin				13·5 23·2	9·7 14·5	3·8 8·7			
			Thonerde		Jablunka				20·4	12·9	7·5			
			Chamotteziegel		Krasna Wsetin				13·5 23·2	12·2 18·6	1·3 4·6			
			Kalk-, Kies-, Quarz-, Schotter- und Bruchsteine, dann rohe Steine		Krasna Jablunka Wsetin				13·5 20·1 22·9	8·7 13·3 14·5	4·8 6·8 8·4			
			Kalk-, Feld- und Flussspath		Krasna Jablunka Wsetin				13·5 20·4 23·2	12·2 16·8 19·1	1·3 3·6 4·1			
441	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Gaya	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. November 1894, bezw. Localtarife	47·5 kr.	40·5 kr.	7·0 kr.	Im Kartirungswege		Die auf Grund des nebenstehenden Frachtzugeständnisses expedirten Sendungen werden in das laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 146 ex 1894 sub Post 2538 festgesetzte Minimalquantum von 2000 metr. Tonnen eingerechnet, ohne dass jedoch für dieselben eine Refactie liquidirt wird
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito				Besteht kein directer Frachtsatz	41·0 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
442	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Wein	Triest oder Fiume	Alt-Sandez	Bei Aufgabe in Quantitäten a) unter 5000 kg von oder Frachtzahlung für b) mindestens 5000 kg c) „ 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 10. März 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. ö. W. a) 259 b) 236 c) 193 incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
443	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Graz k.k.St.B.	Székesfehérvár	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehr, giltig vom 1. Jänner 1894	210 Heller inclus. ungar. Steuer	160	50	Im Kartirungswege		
444	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Serbischen Staatsbahnen und der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Chromerz	Ristovac	Hrastnigg	Bei Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Bei Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 27 des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Heft III des Tarifes für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Jänner 1895	Es besteht kein directer Frachtsatz	Francs 2·46		Im Kartirungswege		
445	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M — 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Buczacz	Stationen der Strecke bis Lemberg und bis Stryj. Sokal—Rawa ruska. Lemberg—Stryj. Stryj—Landesgrenze bei Beskid, sowie nach allen westlich von Rawa ruska, Lemberg und Stryj gelegenen Stationen der im Local-Gütertarife, Theil II — Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) angeführten Linien	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1895 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 pCt.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	

446 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der im Verordnungsblatte vom 15. December 1894, Nr. 144, unter Nr. 2359 und 2367 für Getreide, Mahlproducte und Mehl etc. von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895, verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege insoweit diese transportberechtigt sind gewährleistet.

Insoferne sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen rückvergütet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
447	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Mehl und Mahlproducte (Position M—4 laut Tariftheil I vom 1. Jänner 1893)	Trautenau	Jungbunzlau (B.N.B.) Tetschen (B.N.B.)	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen dieser Transporte in Trautenau muss ausschliesslich auf Kosten und durch Arbeiter der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist erfolgen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Tarife	Verschieden	15 (fünfzehn-) percentigen Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes I. unter gleichzeitiger Auflassung des Zuschlages zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage den Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen. Die Refactie-Ansprüche sind längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen	

Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 ex 1895, sub Post Nr. 338, verlautbarte Frachtsatz für „Güter aller Art“ bei Aufgabe als Frachtgut von Floridsdorf-Donaufeld nach den Budapester Bahnhöfen und Ó-Buda-filatorigát gilt auch in umgekehrter Richtung.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. | Wien, 7. März 1895. | VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 26. Februar 1895, Z. 8260, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Durchführung der Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 13. December 1894 im gemeinsamen Tariftheile I.

Aus dem Seitens der geehrten Verwaltung im Namen der Eisenbahn-Directoren-Conferenz unterm 1. Februar 1895, Z. 62 D.-C. erstatteten Berichte habe ich jene Beschlüsse entnommen, welche von der Directoren-Conferenz am 13. December 1894 hinsichtlich der in Folge von Anträgen der ungarischen Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement etc. noch obschwebenden Fragen, betreffend Abänderungen des gemeinsamen Tariftheiles I, im zustimmenden Sinne gefasst worden sind.

Ich nehme hievon Anlass, die geehrte Verwaltung nunmehr einzuladen, auf Grund dieser Beschlüsse der Directoren-Conferenz die im gemeinsamen Tariftheile I vorzunehmenden Abänderungen unverweilt zur Durchführung zu bringen.

Anlangend jene Punkte, rücksichtlich welcher die Bahnverwaltungen einen ablehnenden Standpunkt eingenommen haben, behalte ich mir vor, auf dieselben für den Fall zurückzukommen, als rücksichtlich derselben neuerliche Beschwerden erhoben werden sollten.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. a. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 26. Februar 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Beraun nach Koněpruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen, sowie von der genannten Station zur Königshofer Cementfabrik.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Baufirma Franz Schön & Söhne in Prag mit dem Erlasse vom 31. Juli 1894, Z. 38.695 (Verordnungs-Blatt Nr. 90 vom 9. August 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Beraun der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits über Tetin nach Koněpruss und zu den dort befindlichen Kalksteinbrüchen, sowie andererseits von der genannten Station zur Königshofer Cementfabrik an der Böhmischen Westbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 2. Februar 1895. Z. 6174.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 27. Februar 1895, Z. 11.614, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Note vom 19. Februar 1895 hat das kaiserl. deutsche Reichseisenbahnamt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen (II. Ausgabe vom 1. Jänner 1895) unter

Deutschland. A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung:
als 41 a) Kaiserstuhlbahn und
46 a) Krozingen-Staufen-Sulzburger Nebenbahn

nachzutragen sind. Der Betrieb der ersteren Bahn wird von der Bau- und Betriebsverwaltung Hermann Bachstein in Darmstadt, derjenige der letzteren Bahn von deren Vorstand in Freiburg i. Breisgau geleitet.

Von dieser Mittheilung hat das genannte Centralamt im Sinne von Absatz 1 des Art. 58 des internationalen Uebereinkommens Vormerkung genommen und hievon den vertragschliessenden Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, des internationalen Uebereinkommens mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. Februar 1895 Nachricht gegeben. Der wirkliche Eintritt der beiden neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monate, vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens an gerechnet.

Wien, am 27. Februar 1895.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Im gerichtlichen Verfahren nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, ist ein selbstständiges Rechtsmittel gegen die vor Erlassung des Entschädigungs-Erkenntnisses ergangenen richterlichen Verfügungen unzulässig.

(Entscheidung vom 28. August 1894, Z. 10.240.)

In Sachen des A. wegen Ermittlung der Entschädigung für die demselben zum Baue der Wiener Stadtbahn mit Statthalterei-Erkenntniss enteigneten Parcellen wurde sein Recurs gegen den Bescheid, womit den bestellten, der Liste der für Enteignungen zum Eisenbahnbaue entnommenen Sachverständigen die Erstattung des Gutachtens aufgetragen worden war, als unzulässig zurückgewiesen, weil sich aus dem Zusammenhange der §§ 22 und 34 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, und insbesondere aus den §§ 24, 28 und 30 dieses Gesetzes ergibt, dass Einwendungen der Parteien gegen die Eignung der Sachverständigen zwar bis zu Beginn der Erhebungen vorgebracht werden können und, wenn sie dem Gerichte glaubwürdig erscheinen, von Amtswegen zu berücksichtigen und jedenfalls zu Protokoll zu bringen sind, dass aber ein Recursrecht den Parteien nur gegen die Entscheidung über die zu leistende Entschädigung zusteht (§ 30), und dass daher die einzelnen, dieser Entscheidung vorausgehenden und dieselbe vorbereitenden richterlichen Verfügungen nicht von Fall zu Fall, sondern erst nach Fällung des Entschädigungs-Erkenntnisses — zugleich mit dem gegen dieses letztere offenstehenden Recurse — angefochten werden können.

In dem dawider überreichten Recurse machte A. geltend, dass in dem gerichtlichen Verfahren nach § 22 und folgenden des Gesetzes vom 18. Februar 1878, gemäss § 24, Abs. 1, dieses Gesetzes die Bestimmungen des kais. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, und daher auch die Bestimmung des § 9 dieses Patentes über die Rechtsmittel Anwendung zu finden haben; ein Recursrecht gegen richterliche Verfügungen ist demnach auch vor Erlassung des Entschädigungs-Erkenntnisses nicht ausgeschlossen, wenn auch erst im § 30 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 des Recurses erwähnt wird.

Der Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 28. August 1894, Z. 10.240, den Recurs zurück, denn wenn die Bestimmung des § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, nach welcher das Gericht alle für die Feststellung der Entschädigung massgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens ausser Streitsachen zu erheben hat und die Parteien gegen die Eignung der vom Gerichte zugezogenen Sachverständigen bis zum Beginne der Erhebungen ihre Einwendungen vorbringen können — im Zusammenhange mit der das Recursrecht betreffenden Vorschrift des § 30 desselben Gesetzes, sowie mit jener des § 31 dieses Gesetzes, nach welcher jede Partei vor Ablauf der Recursfrist die Vornahme eines Augenscheines verlangen und, wenn das Ansuchen binnen acht Tagen nach der Zustellung des Entschädigungs-Erkenntnisses gestellt wurde, das Verbot jeder den Augenschein erschwerenden Veränderung begehren kann, und nach welcher endlich ein gegen die Anordnung des Augenscheines oder gegen das erwähnte Verbot ergriffener Recurs keine aufschiebende Wirkung hat — in Erwägung gezogen wird, so erhellt hieraus die klare Absicht des Gesetzgebers, einen selbstständigen Recurs gegen alle zum Zwecke der Vornahme der Schätzung vor Fällung des Entschädigungs-Erkenntnisses nach § 30 des citirten Gesetzes und behufs Ermittlung und Feststellung der Grundlage für dasselbe ergangenen gerichtlichen Verfügungen auszuschliessen und alle diesfälligen Beschwerden auf das Vorbringen derselben in dem Recurse gegen die gerichtliche Endentsscheidung über die Entschädigung zu verweisen. (Just.-Min.-Vdgs.-Bl., Beil. Nr. 1081.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Hinter-Třeban — Lochowitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. und 19. December 1894 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Haltestelle Hinter-Třeban der Linie Prag—Pilsen zur Station Lochowitz der Linie Zditz—Protivin der k. k. Oesterr. Staatsbahnen die Trasseführung derselben im Allgemeinen genehmigt.
[14. Februar, H.-M.-Z. 2804.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Neubauten am Kohlenhofe in Wien.) Im V. Kohlenhofe des Hauptbahnhofes in Wien werden zwischen den einzelnen Kohlenrutschen Abtheilungsmauern errichtet und eine Treppe hergestellt. [19. Februar, Z. 4898.]

— (Brunnenanlage in Gänserndorf.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. Jänner durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für die Anlage eines neuen Brunnens am Bahnhofe in Gänserndorf nächst dem Wasserstationsgebäude die Ausführungsbewilligung ertheilt. [9. Februar, Z. 7416.]

— (Bauliche Herstellung in Oderberg.) Am Bahnhofe Oderberg wurde eine Arbeiterkaserne hergestellt. [18. Februar, Z. 9446.]

— (Umgestaltung der Hand- in Zugschranken in Oderberg.) Das Project, betreffend die Umgestaltung der Handschranken bei den Wegübersetzungen auf der Nordseite des Hauptbahnhofes Oderberg bei km 276·657 und 276·6818 in Zugschranken wurde zur Ausführung genehmigt. [18. Februar, Z. 5408.]

— (Herstellung einer Brückenwaage sammt Wäghäuschen in der Station Krakau.) Das Project, betreffend die Aufstellung einer Brückenwaage sammt Wäghäuschen in der Station Krakau für Zwecke der Inhaberin eines Steinkohlen-Importgeschäftes Michaline Schwanitz-Szwantowska wurde zur Ausführung genehmigt. [26. Februar, Z. 11.607.]

Ostrau - Friedlander Eisenbahn. (Erbauung eines Wächterhauses.) In km 3·954 der Strecke Witkowitz—Kunzendorf wird ein Wächterhaus (Nr. 2) hergestellt. [16. Februar, Z. 9291.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. (Vergrösserung des Gütermagazins in Wernstadt.) Das vorgelegte Project, betreffend die Vergrösserung des Gütermagazins in der Station Wernstadt der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, wurde zur Ausführung genehmigt. [18. Februar, H.-M.-Z. 8863.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Typengenehmigung für Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für zweiachsige Theeröl-Transportwagen mit Bremse, nach welchen die Ausführung von vier Stück Reservoirwagen mit Bremse für die chemische Fabrik für Theerproducte Jul. Rütgers in Angern erfolgen soll, genehmigt. [Z. 7255.]

— (Anschaffung von 21 Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Anschaffung von 5 Stück dreiachsigen dreigekuppelten Localbahn-Tenderlocomotiven, ferner von 6 Stück fünfachsigen zweifach gekuppelten Schnellzugs-Locomotiven sammt Tendern, endlich von 10 Stück vierachsigen dreifach gekuppelten Verbund-Gütereilzugs-Locomotiven sammt Tendern genehmigt. [Z. 3567.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 26. October, 3. und 8. November 1894 wurden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung drei für die Linien der k. k. priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bestimmte Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptendern der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Die Kessel derselben haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die drei Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 1. October 1890, Z. 38.508, genehmigten Typenplänen in der Locomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft gebaut und mit den Fabrikationsnummer 2410, 2411 und 2412 und den Inventarnummern 512, 513 und 514 versehen. Dieselben haben 3 Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die dritte Achse liegt unter der Feuerbüchse. Die erste Achse ist — und zwar seitlich — verschiebbar; sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch 6 Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel selbst hat eine vollständige Armatur, und sind die Locomotiven ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, 2 Stück Injectoren (Staatsbahnmodell), Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, auf Tender und Wagen wirkend, Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung und Le Chatelier-Apparat. Die Probefahrten wurden auf der 16·8 km langen Strecke von Simmering bis Grammat-Neusiedl der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgenommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 68, bezw. 71 km per Stunde und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 41 bis 55 km erreicht. Mit Rücksicht auf das in jeder Beziehung günstige Resultat dieser technisch-polizeilichen Prüfungen wurden diese drei Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste für die Linien der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergeben. [Z. 8545.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 29. October bis zum 4. December 1894 wurden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung fünf für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmte Güterzugslocomotiven mit Schlepptendern, welche sämmtlich gleichartig nach den mit Handelsministerialerlass vom 24. Mai 1888, Z. 15.207, genehmigten Typenplänen in der Floridsdorfer Locomotivfabrik gebaut wurden, der technisch-polizeilichen Prüfung anstandslos unterzogen. Die Kessel dieser fünf Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe mit günstigem Erfolge bestanden. Dieselben haben drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, jedoch keine Laufachsen; sämmtliche Achsen sind mit einander gekuppelt. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel hat eine vollständige Armatur. Die Locomotiven sind versehen mit variablem Klappenblaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb im Rauchkasten, Vacuumbremse nach Hardy, Spindelbremse, Ricour-Ventilen etc. Die Spurweite ist normal, und das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven beträgt 42 Tonnen. Bei den Probefahrten auf der 15·2 km langen Südbahnstrecke Wien—Mödling wurden maximale Geschwindigkeiten von 61 bis 68 km und durchschnittliche Geschwindigkeiten von 40 bis 45 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das im Allgemeinen günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfungen obwaltete kein Anstand, die vorbeschriebenen fünf Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste der Südbahn-Gesellschaft zu übergeben. [Z. 8545.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

4. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzbach-Littau mit Zug 1933 und auf der Localbahn Landskron-Rudelsdorf mit Zug 1802 eingestellt.

4. März. Auf der Localbahnstrecke Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf musste wegen Schneeverwehung der Verkehr eingestellt werden. Aus der gleichen Ursache konnten zwischen Mannersdorf und Fischamend die Züge 1316, 1315, 1318, ferner zwischen Bruck a. L. und Hainburg die Züge 1403 und 1405 nicht in Verkehr gesetzt werden.

4. März. Wegen Schneeverwehung auf der Localbahn Chotzen-Leitomischl Gesammtverkehr zwischen Hohenmauth und Leitomischl eingestellt. Verkehr Chotzen-Hohenmauth vorläufig noch offen.

4. März. Localbahn Jenšovic-Luzec wieder fahrbar.

4. März. Auf der Localbahn Studenetz—Gr.-Meseritsch Gesammtverkehr mit Zug 1611 wieder aufgenommen.

5. März. Gesammtverkehr auf der ganzen Linie der Localbahn Chotzen-Leitomischl, sowie in der Strecke Segen-Gottes—Okřiško wieder aufgenommen.

6. März. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Brünn—Wessely a. M. und auf der Localbahnlinie Brünn—Tischnowitz eingestellt werden.

Südbahn-Gesellschaft:

4. März. Wegen neuerlichen starken Schneesturmes musste in der Strecke Laibach—Triest auch der Personenverkehr eingestellt werden.

Auspitzer Localbahn:

4. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr eingestellt.

Böhmische Commercialbahnen:

4. März. In Folge Schneeverwehung konnten in der Strecke Kopidlno—Bakov die Züge 401 und 402 nicht in Verkehr gesetzt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Erlass des Verbotes für Einfuhr und Transport von sogenanntem Weinextract.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern eine sämmtlichen Eisenbahn- und Schiffahrt-Stationen, sowie sämmtlichen Postämtern zu verlautbarende Verordnung erlassen, welcher zufolge der Transport und Import der aus chemischen Substanzen unter dem Namen „Weinextract" zur Bereitung von Kunstwein in Handel gesetzten, fabriksmässig erzeugten, zumeist gesundheitsschädlichen Surrogate ausnahmslos als vom Verkehre ausgeschlossen zu behandeln und bei Constatirung etwaiger falscher Declarirung derlei Sendungen ohne Unterschied der Provenienz sofort behördlich zu vernichten sind.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 80.399 ex 1894, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Theodor Batthyány und Consorten für eine von der Station Alsó-Lendva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Boba—Csáktornya abzweigende, im Bereiche des Comitates Vas (Eisenburg) über Belatincz und die Gemarkung der Gemeinde Muraszombat bis zur ungar.-österr. Landesgrenze nächst Radkersburg (Station der Localbahn Spielfeld-Radkersburg) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 2634, dem Edmund Szeniczey und Consorten für eine von der Station Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahnlinien Budapest—Székesfehérvár—Kanizsa—Pragerhof und Székesfehérvár—Uj-Szöny, ferner der Linie Székesfehérvár—Kis-Czell, Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Pátka, Lovasberény, Acsa, Alcsúth, Felcsúth und die Gemarkung der Gemeinde Ujbarok in der Station Bicske mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bicske—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 2635, dem Edmund Szeniczey und Consorten für eine von der Station Sárbogárd der südlichen Hauptlinie Budapest — Sarbogárd — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume und deren Flügelbahn Sárbogárd—Szegszárd der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Szent-Ágotha, Sárkeresztúr und die Gemarkung der Gemeinde Aba in der Station Székesfehérvár mit den Südbahnlinien Budapest—Székesfehérvár und Székesfehérvár—Györ (Raab), ferner Székesfehérvár—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 1. Februar, Z. 5925, dem Einwohner von Titel Grafen Hermann Leiningen für eine von der Station Nagy-Becskerek der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Becskerek—Nagy-Kikinda, Nagy-Becskerek — Versecz und Nagy-Becskerek — Pancsova der Torontáler Localbahnen abzweigende und diese über Tót-Aradácz und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Aradácz nach Ueberbrückung der Tbeiss in der zukünftigen Station Zsáblya der projectirten Localbahn Ó-Becse—Zsáblya—Ujvidék (Neusatz) und Zsáblya-Titel (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 1, a, b) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Szilágy-Somlyó—Margita. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Szilágy und Bihar haben den Beschluss gefasst, die Szilágyságer Localbahnen, d. i. die Linien Nagy-Károly—Zilah und Sarmaság—Szilágy-Somlyó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1894, Vorconcession Post 1) mit den Biharer Localbahnen, d. i. den Linien Nagyvárad (Grosswardein)—Ösi—Kót, Nagyvárad—Ér-Mihályfalva und Székelyhid—Margita, und zwar von der Endstation Margita der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Székelyhid—Margita der Hauptlinie Nagyvárad—Ér-Mihályfalva aus in der Endstation Szilágy-Somlyó mit der gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sarmaság—Szilágy-Somlyó der Hauptlinie Nagy-Károly—Zilah (—Deés—Besztercze) zu verbinden. Durch diese über Széplak zu führende 55·5 km lange Localbahn wird die Continuität der combinirten Linie Besztercze—Deés—Zilah—Sarmaság—Szilágy-Somlyó durch Vermittlung des projectirten Zwischengliedes Szilagy-Somlyó—Margita vorläufig bis zur Station Székelyhid hergestellt. Nach Ausbau des kaum 30 km langen Zwischengliedes Székelyhid—Nagy-Léta im Anschlusse an die derzeit als Sackbahn endigende Flügelbahn Nagy-Léta—Debreczen wird über den Knotenpunkt Debreczen via Füzes-Abony—Hatvan—Budapest, sodann von dort aus die derzeit kürzeste Verbindung des östlichen mittelungarischen Eisenbahnnetzes mit der im äussersten Nordosten Siebenbürgens gelegenen Endstation Besztercze der ungarischen Eisenbahnen geschaffen werden, wodurch mit Inbegriff der gegen Westen gewonnenen Anschlüsse eine sowohl commerciell, als auch strategisch wichtige, ganz Mittelungarn durchschneidende transversale Hilfslinie hergestellt werden wird, von welcher zahlreiche Radien gegen Norden und Süden ausgehen.

Ausbau der Székler Bahnen. (Baukosten-Präliminare.) Von den im Bereiche der Comitate Udvarhely, Háromszék und Csik auf Staatskosten zu erbauenden Székler Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) sind mehrere theilweise in das Hochgebirge, theilweise in sehr coupirtes Mittelgebirgsterrain fallende Linienabschnitte nur mit sehr bedeutenden Kosten ausführbar. Dem auf Grundlage der Detailprojecte berechneten Baukosten-Präliminare zufolge werden die im Sinne des mit dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Vertrages auszubauenden (G.-A. XL ex 1891, Abschnitt II; vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 127 ex 1890 und 77 ex 1891), und zwar einerseits von Sepsi-Szent-György aus im Anschlusse an die Linie Brassó (Kronstadt)—Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely im Aluta- (Alt-) Thale bis Csik-Szereda, andererseits in Fortsetzung der von der östlichen Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Segesvár — Brassó — Predal abzweigenden Flügelbahn Segesvár (Schässburg) — Székely-Udvarhely mit Uebersetzung des hohen Margita-Gebirgszuges gleichfalls bis Csik-Szereda und von dort aus vereint durch den Ghymes zum Anschlusse an das rumänische Bahnnetz führenden Linien von 40.000 fl. aufwärts bis 200.000 fl., im Durchschnitte 65.000 fl. per Kilometer kosten. Die Beschaffung des mit 25,000.000 fl. bemessenen Baucapitales wurde der Finanzgruppe der Ungarischen Allgemeinen Creditbank übertragen. Durch die Ghymeser Linie wird die nächste Verbindung zwischen Mittelungarn und dem Galatzer Hafen und hiemit eine neue Hauptverkehrslinie nach dem Orient hergestellt werden.

Projectirte Fortsetzung der Localbahn Zsebely-Csákovár bis Bóka. (Generalversammlungsbeschluss.) Am 30. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ministerialrath a. D. Emil von Abonyi eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Zsebely—Csákovár statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau wurde über Antrag der Direction der Beschluss gefasst, die derzeitige Betriebsstrecke von Csákovár aus bis Bóka (Comitat Torontál) zu verlängern (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 3). Es wurden im Interesse der Sicherstellung dieses Bahnbaues die erforderlichen Massnahmen getroffen, damit der Bau nach Ertheilung des bezüglichen ministeriellen Bauconsenses sofort in Angriff genommen und die Bahn im Spätjahre dem öffentlichen Verkehre übergeben werden könne. Es sind die Stationen: Csákovár (nagy vásártér), Gilád, Bánlak, Tolvadia, Gyér, Surján und Bóka projectirt. Die von der Station Zsebely der Linie Budapest—Temesvár—Zsebely—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende Linie Zsebely—Csákovár—Bóka wird von Bóka aus ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Linie Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen finden und wesentlich zur Vervollständigung dieses Localbahnnetzes beitragen, welchem hiedurch ein neues Verkehrsfeld im Osten eröffnet werden wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzung der Eisenbahn-Tarifcommission.) Am 15. Februar fand die Wintersitzung der Deutschen Eisenbahn-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Die Tagesordnung enthielt 20 Berathungsgegenstände:

I. Verwiesen wurden: a) nach Specialtarif I: 1. Parkettfussbodentheile aus aussereuropäischen Hölzern, 2. Lumpenzeugmasse; b) nach Specialtarif II: 1. Asphaltpappe, 2. Erdwachsrückstände, 3. Gummiabfälle, 4. Steingutmasse

in Fässern, Kisten oder Kasten, Parkettfussbodentheile aus europäischen Ländern, 5. Thonwaaren (Porzellan, Steingut), auch in Verbindung mit unedlen Metallen, unverpackt; nach Specialtarif III: 1. Steingutmasse, lose oder in Säcken, 2. Dungfedern (Abfälle der Bettfedernfabrikation).

II. Bedeckt zu fahren sind: 1. Magnesit- und Dinassteine, 2. Lumpenhalbzeugmasse, 3. Steingutmasse, lose oder in Säcken.

III. Declaratorisch erweitert wurde das Verzeichniss der Eisenartikel in Verbindung mit anderen Materialien.

IV. Anderweite Bestimmungen wurden getroffen über 1. frachtfreie Beförderung der Wagendecken, Ladegeräthe, der Wärme- und Kälteschutzmittel, 2. Rücktransport beschädigter Eisengusswaaren, 3. einheitliche Gestaltung des Tarifes für Leichen und Thiere, 4. in Betreff des Personenverkehres.

V. Vertagt wurden die Berathungen 1. über Zinkornamente, 2. Wagendecken.

VI. Abgelehnt wurden die beantragten Frachtermässigungen für 1. Automaten, 2. Retorten aus Chamotte oder Thon, 3. Rothkohl.

Preussen. (Platzkarten bei Benützung von Luxuszügen.) Bei Benützung der in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangswagen) besonders bezeichneten Züge, deren Wagen durch Uebergangsbrücken und Lederbälge mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind, wird ausser dem Fahrpreise eine Platzkartengebühr zum Betrage von 2 Mk. für die erste und zweite Wagenclasse eingehoben. Den Inhabern von Freifahrtsausweisen ist vom 1. April allgemein die Berechtigung zur unentgeltlichen Benützung eines numerirten Sitzplatzes in den erwähnten Luxuszügen gegen Lösung besonderer gebührenfreier Platzkarten zugestanden worden.

Italien. (Verjährung der Forderungen aus dem Frachtvertrage.) In einem Urtheil des Tribunale civile e penale in Mailand vom 14. Mai 1894 wurde nach einer Mittheilung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" ausgesprochen, dass alle Klagen gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage der für die Klagen aus dem Frachtvertrage stipulirten Verjährung unterworfen sind; dass dieser Bestimmung auch die Klagen wegen Nichtauszahlung der Nachnahme Mangels Erhebung vom Adressaten unterfallen, weil die Nachnahme ein Accessorium des Frachtvertrages und demnach als ein Bestandtheil desselben zu betrachten ist; dass in der That die Natur des Frachtvertrages nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass der Frachtführer die Nachnahme einzuziehen durch den Vertrag sich verpflichtet. Mit dieser Verpflichtung umschliesst der Vertrag nur ein weiteres Mandat, denn der Transportvertrag ist nichts anderes als ein Mandat, das auf den Transport allein lautet, aber auch auf die Erhebung der Nachnahme oder des Werthes des beförderten Gutes ausgedehnt werden kann.

Frankreich. (Avisirung der Güter.) Das vorbereitende Eisenbahncomité in Frankreich hat beschlossen, die Frage der obligatorischen Avisirung der ankommenden Sendungen durch die Bestimmungsstation ablehnend zu begutachten, weil gemäss dem Inhalte der bestehenden Pflichtenhefte die Eisenbahnen nur zur Absendung eines Avisbriefes nach abgelaufener Lieferfrist angehalten werden können. Eine Avisirung bei der wirklichen Ankunft der Güter, welche allein einen Werth hätte, könnte nur mittelst einer Revision des Pflichtenheftes im Einverständnisse mit den Eisenbahn-Gesellschaften erhalten werden, was aber ohne Concessionen zu Gunsten der Eisenbahnen in anderer Richtung nicht denkbar erschiene. Solche anderweitige Concessionen würden sich umso weniger rechtfertigen, als die Beachtung der Vorschrift der Avisirung bei Ankunft der Güter durch keine Controle erzwungen werden könnte. Der gegenwärtige Zustand, d. h. die Avisirung der Ankunft der Güter ohne Verpflichtung und ohne Verantwortlichkeit für die Eisenbahnen, biete mehr zu theoretischen Einwendungen als zu wirklichen Nachtheilen für das Publicum Anlass und sei der angeregten Aenderung vorzuziehen.

Spanien. (Eröffnung neuer Bahnlinien im Jahre 1894.) Im Jahre 1894 wurden 460 km neue Bahnen eröffnet, und zwar: 210 km vollspurige und 250 km schmalspurige. Von den vollspurigen Linien entfallen 1 km auf die Strecke vom Bahnhof nach dem Hafen Algeciras (Gesellschaft Bobadilla-Algeciras), 41 km auf die Strecke Penaranda—Salamanca (Avila-Salamanca), 41 km auf die Strecke Caspe—Puebla de Hijar (Tarragona-Barcelona-Frankreich), 22 km auf die Strecke Soto de Rey—Ciano Santa Ana (Nordbahn), 10 km auf die Strecke Onteniente—Albaida (Nordbahn), 4 km auf die Strecke Aviles—San Juan de Nieva (Nordbahn), 21 km auf die Strecke Bejar—Hervas (Westbahn) und 70 km auf die Strecke Almanzora—Baza (Lorca-Granada). Von den schmalspurigen Linien entfallen 9 km auf die Strecke Torrente—Picasent (Grao-Valencia-Turis), 43 km auf die Strecke von Valdepenas-Strasse nach Calatrava, 185 km auf die Strecke Espinosa de los-Monteros—Cistierna (La Robla-Valmaseda) und 14 km auf die Strecke Lezama—Begona (Bilbao-Lezama).

Aegypten. (Bau der oberägyptischen Eisenbahn.) Vor Kurzem sind die Constructionsarbeiten für die Fortsetzungsstrecke der Linie Girgeh—Nag Abu Hamadi der neuen oberägyptischen Eisenbahn von letzterem Orte bis Keneh mit dem Termine bis 2. Mai zur Ausschreibung gelangt. Die bezügliche Kundmachung sammt Bedingnissheft wurde von dem Präsidenten der ägyptischen Staatsbahnen den auswärtigen Vertretern mit dem Ersuchen übermittelt, diese Publicationen in den interessirten Kreisen des Auslandes nach Möglichkeit bekannt zu machen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichts-Sprengels Wien für 1895.) In der Liste — in welcher diesmal die Sachverständigen aller drei den Oberlandesgerichtssprengel bildenden Länder zusammen in alphabetischer Reihenfolge verzeichnet sind — erscheinen 199 Namen: 8 mehr als im Vorjahre. [15. Februar, Z. 8793.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 1. März herausgegebene XXVIII. Stück enthält unter

Nr. 842: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 16. Februar 1895, Z. 18.728/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 843: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 26. Februar 1895, Z. 2310, betreffend Massregeln anlässlich des Auftretens der Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 4. März herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 844: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. März 1895, Z. 21.270, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem Wiener Stadtgebiete mit Einschluss des Wiener Centralviehmarktes zu St. Marx.

Nr. 845: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. März 1895, Z. 20.767, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Niederösterreich.

Nr. 846: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 27. Februar 1895, Z. 6061, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn.

Nr. 847: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 27. Februar 1895, ZZ. 3258 und 3380/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und dem politischen Bezirke Graz und Umgebung.

Nr. 848: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1895, Z. 26.650, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Vas, Veszprim, Baranya, Bekes und Tolna in Ungarn nach Böhmen.

Umtausch von Prioritätsobligationen.

Mährische Grenzbahn. Im Sinne des Uebereinkommens, betreffend den Ankauf der Mährischen Grenzbahn durch den Staat, wird vom 27. Februar 1895 ab den Besitzern der im Umlaufe befindlichen 38.708 Stück Obligationen à ö. W. fl. 200 Silber im Gesammt-Nominalbetrage von ö. W. fl. 7,741.600 Silber des fünfpercentigen Prioritätsanlehens für je ein Stück der fünfpercentigen Obligationen je eine Obligation des neuen vierpercentigen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von Kr. 400 mit Coupons per 1. März 1895, ausserdem für je 20 Stück der fünfpercentigen Obligationen im Nominalbetrage von ö. W. fl. 4000 Silber je eine vierpercentige Obligation im Nominalbetrage von Kr. 400 gleichfalls mit Coupons per 1. März 1895 ausgefolgt. Soferne sich bei der Einlösung der fünfpercentigen Obligationen Restbeträge ergeben, welche durch effective Stücke des neuen Anlehens nicht ausgeglichen werden können, wird an Stelle dieser Rest

beträge das coursmässige Aequivalent unter Einrechnung eines Courses der neuen Obligationen von 93 pCt., zuzüglich der laufenden Zinsen, baar bezahlt. Bis längstens 11. December 1895 wird überdies für je ein Stück der fünfpercentigen Obligationen bei deren Einlieferung eine Vergütung von 40 kr. in Baarem geleistet. Die von der Gesellschaft ausgegebenen und noch uneingelösten Restcoupons gelangen bis 11. December 1895, und zwar die noch aushaftenden, im Jahre 1880 ausgegebenen mit je ö. W. fl. 1, die später ausgegebenen Stücke mit je 15 kr. ohne jeden Abzug zur Einlösung. Die alten fünfpercentigen Prioritätsobligationen à ö. W. fl. 200 Silber sind sammt den noch anhaftenden Coupons vom 1. März 1895 einzureichen.

Generalversammlungen.

5. März: Localbahn Innsbruck-Hall.
9. März: Salzkammergut-Localbahn.
21. März: Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
29. März: Ungarische Westbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate Februar 1895.

Artikel	Lager am 1. Februar	Eingang	Ausgang	Lager am 28. Februar
	Metercentner			
Weizen	2745	—	742	2003
Roggen	144	—	—	144
Gerste	1376	210	73	1513
Hafer	6414	1987	2372	6029
Malz	685	402	421	666
Mais	1556	955	857	1654
Diverse	5546	2418	3468	4496
Total	18466	5972	7933	16505

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1895				Februar 1894			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	350.228	50.621	92.041	308.808	377.097	122.656	154.333	345.420
Darunter:								
Weizen	70.754	14.909	26.407	59.256	53.126	26.819	27.958	51.987
Roggen	85.220	3.253	11.071	77.402	72.959	6.561	16.942	62.578
Gerste	67.512	8.142	13.704	61.950	117.971	20.018	44.245	93.744
Hafer	36.559	7.488	12.361	31.686	52.905	32.613	30.590	54.928
Mais	2.504	3.560	3.430	2.634	4.219	14.418	14.233	4.404
Hirse	1.250	319	553	1.016	4.704	118	1.169	3.653
Bohnen	4.818	1.517	3.418	2.917	10.713	2.239	3.058	9.894
Erbsen	1.554	498	301	1.751	1.076	203	412	867
Malz	2.473	102	476	2.099	2.764	788	960	2.592
Raps	32.666	331	6.453	26.544	10.454	1.502	1.467	10.489
Hanfsamen	260	100	291	69	1.420	497	388	1.529
Wicken	1.383	200	302	1.281	1.460	1.756	1.779	1.437
Mehl	6.125	1.198	1.380	5.943	18.669	1.411	3.080	17.000
Kleie	11.966	350	4.728	7.588	4.004	2.632	3.273	3.363
	325.044	41.967	84.875	282.136	356.444	111.575	149.554	318.465
Spiritus	—	—	—	—	881	60	—	941
Zucker	2.890	1.000	1.200	2.690	2.271	6.406	51	8.626
Wein	1.779	1.179	1.310	1.648	3.895	619	472	4.042
Oele und Fette	1.515	357	264	1.608	904	394	319	979
Sonstige Waaren	19.000	6.118	4.392	20.726	12.702	3.602	3.937	12.367
Mittlere Tagesbewegung	6.203 Meter-Centner				12.043 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,185.630	440.690	778.590	2,847.730	3,688.950	1,145.920	1,229.660	3,605.210

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	79	7	16	70	123	28	37	114
Versicherungswerth . . fl.	541.620·—	24.010·—	112.290·—	453.340·—	662.000·—	162.500·—	199.100·—	625.400·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	4	—	1	3	18	1	4	15
Versicherungswerth . . fl.	12.290·—	—	5.600·—	6.690·—	90.800·—	9.900·—	15.500·—	85.200·—
Lombardbetrag . . . . fl.	7.104·38	—	3.000·—	4.104·38	56.275·—	5.000·—	10.400·—	50.875·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zu Tarif-Theil II/b.

Zu dem vom 1. Juni 1890 giltigen Tarife, Theil II/b, für den obbezeichneten Eisenbahnverband (Schnittfrachtsätze nebst den besonderen Bedingungen und dem Kilometerzeiger für die französischen Strecken) wird mit 1. April 1895 der Nachtrag IV eingeführt.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Eintheilung der Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband;
II. Vorwort zum Haupttarife;
III. Aenderung der besonderen Bedingungen der Frachtgut-Specialtarife;
IV. Aenderung des Specialtarifes Nr. 27, § IX;
V. Lieferfrist-Tabelle;
VI. Neuauflage des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei den betheiligten österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 4. März 1895. [132]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarifhefte 1.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt der Nachtrag III zum Tarife, Theil II, Heft 1, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Pfg. oder 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. März 1895. [133]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Arbeiter-Wochenkarten zur Fahrt zwischen Stadlau und Wien.

Vom 18. März 1895 an werden in der Station Stadlau gegen Vorweisung der Arbeiter-Legitimation Wochenkarten zur Fahrt von Stadlau nach Wien und zurück mit allen fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung (Schnellzüge ausgenommen) zum Preise von 70 kr. per Wochenkarte ausgefolgt.

Wien, am 4. März 1895. [134]

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.

Nachtrag II zum Ausnahmetarife.

Mit 1. April 1895 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. October 1894 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts-Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. pr. Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung, welcher theilweise ermässigte Frachtsätze für die Station Teschen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 4. März 1895. [135]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages X zum Frachtentarife.

Mit Schiffahrtsbeginn 1895 gelangt der Nachtrag X zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält nebst geringen Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen und der Güterclassification als Wesentliches einen neuen Specialtarif Nr. IV im Verkehre nach Odessa und den Stationen der Levante, Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Stationen, sowie die Aufhebung des Tarifes für Geldsendungen.

Exemplare sind zum Preise von 10 kr. bei der Direction erhältlich.

Wien, am 3. März 1895. [136]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Einführung neuer Kundmachungen.) Im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande sind „Vorschriften über die Beförderung lebender Fische auf Eisenbahnen" vereinbart worden, welche als Kundmachung 31 mit dem 1. März zur Einführung gelangten. An demselben Tage trat auch eine neue Ausgabe der Kundmachung 17 „Anmeldung besonderer Wagen in durchgehenden Zügen" und der Kundmachung 6 „Beförderungsbegünstigungen für Militärbrieftauben" in Kraft.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Nachtrag X.) Am 1. März trat der Nachtrag X zum Gütertarif in Kraft. Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im Wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.).

Main-Neckarbahn. Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1895 gelangte der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält:
Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger,
Aenderungen zu Abschnitt F Tariftabellen,
Ergänzung des Anhanges zum Tarif,
Aenderungen von Stationsnamen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Posit. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Domstadtl Hennersdorf Jägerndorf Olbersdorf Würbenthal	Den in untenstehender Tabelle angeführten Stationen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen von den an den angeführten Stationen gelegenen Mühlen-Etablissements stammen, welche im Frachtbriefe als Absender erscheinen müssen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Mährisch-Schlesischer Nachbar-Verkehr, giltig vom 1. Juli 1893	Vide untenstehende Tabelle			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das betreffende Mühlen-Etablissement als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 einzureichen sind	Bei directer Abfertigung im Verband- oder Anschluss-Verkehre wird hinsichtlich der jeweilig in Frage kommenden h. s. Strecke nur die eventuelle Differenz zwischen den in den directen Frachtsätzen eingerechneten h. s. Antheilen und den vorstehend gewährten Frachtsätzen rückvergütet

Nach	Von Domstadtl: tarifmässiger Frachtsatz	Domstadtl: zugestandener Frachtsatz	Domstadtl: Nachlass	Hennersdorf: tarifmässiger Frachtsatz	Hennersdorf: zugestandener Frachtsatz	Hennersdorf: Nachlass	Jägerndorf: tarifmässiger Frachtsatz	Jägerndorf: zugestandener Frachtsatz	Jägerndorf: Nachlass	Olbersdorf: tarifmässiger Frachtsatz	Olbersdorf: zugestandener Frachtsatz	Olbersdorf: Nachlass	Würbenthal: tarifmässiger Frachtsatz	Würbenthal: zugestandener Frachtsatz	Würbenthal: Nachlass
	pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung Noten														
Bärn-Andersdorf	6·8	6	0·8	33·6	24	9·6	24·8	18	6·8	29·6	21	8·6	28·0	20	8·0
Dittersdorf	10·4	8	2·4	30·0	22	8·0	21·2	16	5·2	26·0	19	7·0	24·4	18	6·4
Erbersdorf	22·0	17	5·0	18·8	14	4·8	9·6	8	1·6	14·8	12	2·8	11·0	10	1·0
Freudenthal	18·4	14	4·4	22·4	17	5·4	13·2	10	3·2	18·4	14	4·4	16·8	13	3·8
Grosswasser	10·0	8	2·0	39·2	29	10·2	33·2	24	9·2	36·6	26	10·6	35·6	25	10·6
Gr. Wisternitz	15·2	12	3·2	42·6	32	10·6	36·6	27	9·6	40·0	30	10·0	38·9	29	9·9
Hombok	11·6	9	2·6	40·5	30	10·5	34·5	24	10·5	37·6	27	10·6	36·6	26	10·6
Kriegsdorf	15·2	12	3·2	25·6	19	6·6	16·4	13	3·4	21·6	16	5·6	19·6	15	4·6
Lobenstein	30·8	22	8·8	16·8	13	3·8	7·6	7	0·6	12·8	10	2·8	24·2	17	7·2
Olmütz M.S.C.B.	17·6	14	3·6	44·4	33	11·4	36·6	28	8·6	41·5	31	10·5	40·5	30	10·5
Röwersdorf	33·6	24	9·6	6·8	6	0·8	10·4	8	2·4	—	—	—	24·8	18	6·8
Strochowitz-Brannsdorf	32·4	23	9·4	18·4	14	4·4	9·2	8	1·2	14·4	11	3·4	23·6	18	5·6
Troppau M.S.C.B.	36·3	26	10·3	23·2	17	6·2	14·4	11	3·4	19·2	15	4·2	28·8	21	7·8
Troppau K.F.N.B. transit	37·4	27	10·4	24·8	18	6·8	16·0	12	4·0	20·8	16	4·8	30·4	22	8·4
Ziegenhals	39·5	29	10·5	10·4	8	2·4	19·2	15	4·2	14·4	11	3·4	33·6	24	9·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
449	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw.: Mauer- und Dachziegel (Pfannen), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) der Pos. Z 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	K r č	Prag K.F.J.B. loco und transit Prag-Hrabovka transit Vyšehrad Prag-Smichow loco und transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	9·5 kr.	7 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
450	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Dach- und Mauer-Ziegel aus Lehm	Waldsassen, Station der kgl. bayer. Staatseisenbahnen	Königsberg-Maria Kulm, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens (mindestens aber für 10000 kg für einen Wagen)	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil II, Heft 3 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Februar 1894		12·4 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
451	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenwaaren des Ausnahmetarifes 12 b, c und d des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifes, Theil II, Heft 2	den im nebenbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen rheinisch-westfälischen Stationen, mit Ausnahme von Camen, Fröndenberg, Hamm, Münster, Neheim-Hüsten, Olsberg, Osnabrück, Rheine und Wennemen oder umgekehrt	Wien K.E.B. „ K.F.J.B. „ K.F.N.B. „ Oe.N.W.B. „ St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür	Vom 10. März 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1895	Tarif Theil II, Heft 2 für den Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. August 1893	V e r s c h i e d e n	V e r s c h i e d e n	Ausnahmetarif 12 b und d 15 Markpfennig Nachlass „ 12 c 11 „ „ von den directen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	In der Richtung von Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende bahnämtliche Aufnahmsbescheinigungen (Frachtbrief-Duplicate) und in der Richtung nach Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
452	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	C e m e n t	Szczakowa, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Heinersdorf, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Beobachtung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1895	Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	Besteht kein directer Frachtsatz	51 Pfennig		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
453	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Eisenwaaren bis zu einer Wagenlänge der Pos. E 6 und 7 der Waarenclassification des Tarif-Theiles I der österr.-ungar. Eisenbahnen	Passau transit	Wien (K.E.B.) oder umgekehrt	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür	Vom 10. März 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1895	L o c a l t a r i f	64 Kreuzer	90 Markpfennig		Im Rückvergütungswege	In der Richtung von Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende bahnämtliche Aufnahmsbescheinigungen (Frachtbrief-Duplicate) und in der Richtung nach Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen aus Süddeutschland (incl. Bayern), Elsass-Lothringen, Luxemburg, Frankreich, England oder der Schweiz stammen, bezw. dahin bestimmt sein
454	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, mit Ausnahme von weichem Rundholz (Stammholz) in Längen von über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	C z e r n o w i t z	Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen entweder direct nach der russischen Bestimmungsstation oder nach „Nowosielitza transit (für Russland)“ lauten. Im letzteren Falle muss die Weiteraufgabe nach Russland innerhalb der Frist von sechs Wochen erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	13 kr.		Im Kartirungswege		

Der vorstehende Frachtsatz findet auf Sendungen, welche in Nowosielitza per Bahn anlangen und ab da per Achse nach Russland weitergehen, im Rückvergütungswege Anwendung. Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage des Frachtbriefes (bei überwiesenen Gebühren), bezw. (bei frankirten Gebühren) ausserdem auch des Frachtbrief-Duplicates für den Transport bis Nowosielitza und des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland. Für den Fall, dass die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr nach Russland nicht möglich sein sollte, muss dieselbe auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten bestätigt werden und hat zu lauten: „Sendung ist angelangt von Station . . . . am . . . . unter Frachtkarte Nr. . . Brief Nr. . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert.“ Die vorstehend geforderten Belege, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis 31. März 1896 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
455	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 36	Borsigwerk, kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Troppau K.F.N.B. und k.k.Oe.St.B.	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg per Wagen und Frachtbrief	Vom 10. März 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1890		Mark 0·36		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
456	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		M e l a s s e	Aussig (St.E.G.) Schönpriesen Nestomitz (Zuckerfabrik)	Minkovic (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	31 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Abfälle von Eisen und Stahl der Pos. A 7 a, sowie Eisen und Stahl der Pos. E—9 im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Pardubic (St.E.G.) Wildenschwert loco B.-Trübau Zwittau	Segen-Gottes	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 49·9 39·6 37·7 34·0	kr. 42·7 32·7 30·9 27·3	kr. 7·2 6·9 6·8 6·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
458	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	S t a a t z	Brünn (St.E.G.) Stadlau Wien (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Güter der Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	23·7 19·9 22·3	16·0 11·4 11·4	7·7 8·5 10·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rohe Mauerziegel	Schleinbach	Neubau-Kreuzstetten				6·4	4·4	2·0			
459	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Quarzit	Rewnitz (B.W.B.)	Halbstadt (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht keiner	45·3 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
460	Eisenbahn Wien-Aspang		Holz aller Art	Aspang oder Edlitz	beliebigen Bestimmungsstationen	**Gesammtverfrachtung von mindestens 50 Wagen à 10 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung.** Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	Verschieden	Nachlass 1·0 kr.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf die schliessende Firma als Aufgeber lautend, bis Ende Februar 1896	Soferne nach der Publication im Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1894, Pos. 2271, eine höhere Refactie entfällt, wird nebige Rückvergütung nicht geleistet, die betreffenden Sendungen jedoch in das Minimal-Verfrachtungsquantum von 50 Wagen einbezogen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
461	Südbahn-Gesellschaft		Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Steinbrück	Boglár	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	150	128	22	Im Kartirungswege		
									Heller inclus. ungar. Steuer		Heller			
462	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Wein und Petroleum	Cilli	St. Peter im Sannthale	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen. Verzicht auf jedwede Achsverfrachtung in nebiger Relation	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	15 kr.	10 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
463	Südbahn-Gesellschaft		Zucker der Pos. Z. — 8 des Tarifes Theil I	Bükk Lövö Nagy-Czenk Pottendorf-Landegg Sopron Ebenfurth	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	327 336 341 343 346 339	259 263 269 271 275 271	68 73 72 72 71 68	Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Anhang zum Localtarife sub P. 168 e enthaltene Begünstigung gegenstandslos
									Heller bezw. inclus. ungar. Steuer		Heller			
464	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel. u. zw.: Mauer- und Dachziegel, (Pfann-) Backsteine aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), aus der Pos. Z — 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Knin	Sebenico Spalato	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 14 18	kr. 10 13·5	kr. 4 4·5	Im Kartirungswege		Diese ermässigten Frachtsätze gelangen während ihres Bestandes unter denselben Bedingungen auch für gleichartige Sendungen ab Knin nach den in der Verkehrsrichtung nach Sebenico und Spalato diesen letzteren Stationen vorgelegenen Bestimmungsstationen insolange zur Anwendung, als die normale Frachtberechnung zum Ausnahmetarif II sich nicht billiger stellt

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 9. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gänserndorf nach Mistelbach.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Ferdinand Heiss, behördlich autorisirtem Civilgeometer in Unter-Gänserndorf, mit dem Erlasse vom 19. Februar 1894, Z. 6987 (Verordnungs-Blatt Nr. 28 vom 10. März 1894), ertheilte und mit dem Erlasse vom 8. August 1894, Z. 43.026 (Verordnungs-Blatt Nr. 98 vom 30. August 1894), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Station Mistelbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. Februar 1895. Z. 7825.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lobositz über Böhm.-Leipa nach Reichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Lobositz über Böhm.-Leipa nach Reichenberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Februar 1895. Z. 6478.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 18. Februar 1895, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet.

Das am 25. Februar 1895 ausgegebene XV. Stück des Reichs-Gesetzblattes enthält unter Nr. 25 die Kundmachung des Handelsministeriums vom 18. Februar 1895, betreffend die Liste jener Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet, unter Berücksichtigung der mit den Kundmachungen vom 3. Juni 1893, R.-G.-Bl. Nr. 87, vom 25. März 1894, R.-G.-Bl. Nr. 65, und vom 15. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 180, veröffentlichten und unter Einbeziehung der seither erfolgten weiteren Aenderungen der Eisenbahnliste.

Einführung eines neuen Betriebsreglements auf dem Bodensee und Rhein.

Mit 1. März gelangte ein neues Betriebsreglement der Dampfschiffahrts-Verwaltungen auf dem Bodensee und Rhein für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren und Gütern zur Einführung. Mit demselben Tage ist das Betriebsreglement vom 1. Jänner 1885 ausser Kraft getreten.

Das neue Betriebsreglement für die Dampfschiffahrt schliesst sich eng an das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 1. Jänner 1893 an und befolgt in den Abschnitten I—VI conform den Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements folgende Anordnung des Stoffes: I. Eingangsbestimmungen, II. allgemeine Bestimmungen, III. Beförderung von Personen, IV. Beförderung von Reisegepäck, V. Beförderung von Leichen, VI. Beförderung von lebenden Thieren. Die Paragraphe des Eisenbahn-Betriebsreglements sind theils wörtlich, theils mit den durch den Dampfschiffahrtsbetrieb bedingten Abänderungen, Ergänzungen, bezw. Kürzungen übernommen worden. Der Abschnitt VII handelt von der Beförderung der Güter und lautet:

§ 37.

Pflicht zur Beförderung.

Die Verwaltungen sind verpflichtet, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne dass es für den Uebergang von den Schiffen einer Verwaltung auf die Schiffe einer anderen Verwaltung einer Vermittlungsadresse bedarf. Eine Verpflichtung zur Beförderung von Gütern von und nach Stationen, zwischen welchen keine regelmässigen Course eingerichtet sind, besteht nicht.

§ 38.

Anmeldung, Annahme und Auflieferung der Güter zur Beförderung.

(1) Unter der Transportübernahme ist nur die Beförderung der Güter von einer Station zu der anderen, nicht aber auch das Abholen derselben in der Wohnung etc. des Absenders oder die Bestellung derselben in die Wohnung des Empfängers begriffen; vielmehr hat der Absender die Transportgegenstände an das Ufer, bezw. den Einladeplatz zu legen und der Empfänger dieselben am Ufer abzuholen.

(2) Werden Güter zum Transport nach Orten übergeben, welche in dem Tarif nicht genannt sind, so hat der Absender die Station, nach welcher er das Gut verschifft haben will, auf dem Frachtbrief zu benennen. Ist eine bestimmte Station im Frachtbrief nicht angegeben, so bleibt es der Verwaltung überlassen, eine solche zu bezeichnen.

(3) Die Verwaltungen nehmen nicht früher Güter zum Transport an, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, wenn die Transportmittel zur Ausführung des Transportes nicht ausreichend sind.

(4) Die zur Verschiffung bestimmten Güter werden am Einladeplatz übernommen. Die hiezu geeigneten Stunden werden von den einzelnen Verwaltungen für ihre Stationen bezeichnet.

(5) Die Anmeldung von Gütern zur Verschiffung kann am Sitz der betreffenden Verwaltung und auf denjenigen Stationen, an welchen sich eine Annahmestelle der Verwaltung befindet, während der festgesetzten Geschäftsstunden geschehen.

(6) An Sonn- und Festtagen werden Güter weder angenommen, noch am Bestimmungsort dem Empfänger verabfolgt.

§ 39.

Directer Schiffs- und Bahnverkehr.

Die mit den Eisenbahnen ankommenden Güter, welche nach Bodenseeplätzen bestimmt sind, sowie die von den Dampfschiffahrts-Verwaltungen beigeführten Waaren, welche nach Stationen der Eisenbahnen gehen, werden, wenn der Absender auf dem Frachtbriefe nichts anderes bestimmt hat, von den betheiligten Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Verwaltungen unmittelbar an einander zur Weiterbeförderung übergeben.

§ 40.

Beförderung von gefährlichen Stoffen.

Für die Beförderung von Sprengstoffen, sowie von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen, und ebenso für die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen auf dem Bodensee bestehen gleichlautende — von den einzelnen Landesregierungen je für ihr Staatsgebiet besonders erlassene — Vorschriften.

§ 41.

Sonstige Beschränkungen des Güterverkehres.

(1) Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Schiffe aussergewöhnliche Schwierigkeit verursacht, kann die Beförderung von jedesmal zu vereinbarenden Bedingungen abhängig gemacht werden.

(2) Für Güter, welche in Mengen von mindestens 5000 kg zur Aufgabe gelangen oder welche mit Schleppschiffen zu befördern sind, wird eine Lieferfrist nicht gewährleistet.

§ 42.

Besondere Bestimmungen für die einzelnen Verkehre.

Soweit das gegenwärtige Reglement Bestimmungen nicht enthält, finden auf die Beförderung von Fracht- und Eilgut auf dem Bodensee je nach dem Verkehre, in welchem sich das Gut bewegt, folgende besondere Bestimmungen sinngemässe Anwendung:

A.

Im directen Verkehre zwischen Eisenbahn- und Bodenseestationen innerhalb eines und desselben Staatsgebietes (Baden, Bayern und Württemberg als ein Staatsgebiet betrachtet), sowie im inneren Bodensee- und Rhein-Verkehre (von Uferstation zu Uferstation):

a) wenn es sich um Sendungen innerhalb des deutschen Staatsgebietes oder ab deutschen Stationen handelt
   die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands,

b) wenn es sich um Sendungen innerhalb des österreichischen Staatsgebietes oder ab österreichischen Stationen handelt
   das Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder,

c) wenn es sich um Sendungen innerhalb des schweizerischen Staatsgebietes oder ab schweizerischen Stationen handelt

das Transportreglement für die Schweizerischen Eisenbahnen.

B.

Im sonstigen directen Verkehre:

a) wenn es sich um Sendungen aus Deutschland nach Oesterreich oder umgekehrt handelt

die reglementarischen Bestimmungen (Theil I, Abtheilung A) für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits,

b) wenn es sich um Sendungen aus Deutschland nach der Schweiz oder umgekehrt handelt

das Reglement (Theil I, Abtheilung A) der Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits,

c) wenn es sich um Sendungen aus Oesterreich nach der Schweiz oder umgekehrt handelt

die reglementarischen Bestimmungen (Theil I, Abtheilung A) des Tarifes für den Eisenbahn-Frachtverkehr zwischen Stationen der Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits,

je unter Beschränkung auf die für den Güterverkehr geltenden Vorschriften und mit der Massgabe, dass die Anwendung der letzteren in den Fällen ausgeschlossen ist, wo das Vorhandensein besonderer Einrichtungen, wie Güterhallen, Wägevorrichtungen etc., in Frage kommt, die den Schifffahrts-Verwaltungen fehlen.

Es finden somit auch für die Güterbeförderung im Schiffahrtsverkehre auf dem Bodensee und Rhein die einschlägigen internen Vorschriften der Bodenseestaaten, bezw. der internationalen Verbandtarife Anwendung. — Nachdem alle diese Vorschriften aber zugleich auf den grundlegenden Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 beruhen, so gelten mithin in der That die wesentlichen Bestimmungen des letzteren auch im Dampfschiffahrtsverkehre auf dem Bodensee und Rhein.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Königgrätz-Přelouč. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. Februar die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Josef Cech, Bürgermeister der Stadt Bohdaneč, und Genossen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Königgrätz über Bohdaneč nach Přelouč im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 1856.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Husiatyn: Bauherstellungen an der Dniester-Brücke und Hebung des Bahnkörpers: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung und den Umbau der Dniester-Brücke in km 31·9542 der Strecke Stanislau—Husiatyn und die damit verbundene Hebung des Bahnkörpers (um ca. 0·60 m) beiderseits der Brücke für den 12. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 4250.]

— (Linie Olmütz—Troppau: Herstellung einer Locomotivremise in der Station Troppau.) Für die in der Station Troppau anlässlich der Einmündung der Linie Troppau—Ratibor herzustellende Locomotivremise wurde der Bauconsens ertheilt. [14. Februar, Z. 7749.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Kladno—Kralup: Herstellung einer Lichtleitung über den Bahnkörper.) Das Project für die Ueberführung einer elektrischen Lichtleitung von der Tiegelgussstahl-Fabrik Poldihütte zum Wohnhause Nr. 1375 in Kladno in km 2·2/3 der Strecke Duby—Alt-Kladno wurde zur Ausführung genehmigt. [19. Februar, Z. 5823.]

Böhmische Nordbahn. (Herstellung von Kehrichtgruben in drei Stationen.) In den Stationen Böhm.-Kamnitz und Falkenau der Linie Bodenbach—Warnsdorf, sowie in der Station Franzensthal der Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa wurden Kehrichtgruben errichtet. [22. Februar, Z. 10.590.]

— (Linie Prag—Georgswalde: Diverse bauliche Herstellungen in Kreibitz-Teichstadt.) In der Station Kreibitz-Teichstadt wird an den bestehenden Wartesaal ein Anbau, ferner ein neuer Perron mit Veranda und ein Nebengebäude hergestellt. [18. Februar, Z. 9661.]

— (Wasserleitung in Böhm.-Leipa.) In km 53·143 der Strecke Bakow—Georgswalde wird für Zwecke der Stadtgemeinde Böhm.-Leipa eine Wasserleitung hergestellt. [13. Februar, Z. 8675.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Herstellung eines Schuppens in der Station Neu-Wildenschwert.) Das Project für die Herstellung eines Schuppens in der Station Neu-Wildenschwert für Zwecke des dort stationirten Revisionsschlossers wurde zur Ausführung genehmigt. [19. Februar, Z. 6405.]

— (Bezirksstrasse nächst Marchegg.) Der Parallelweg zwischen den Wegübergängen in km 34·1/2 und 34·6/7 der Strecke Stadlau—Marchegg wird in eine Bezirksstrasse umgewandelt. [20. Februar, Z. 53.296 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Bauliche Herstellungen in den Stationen Iglau und Skuč.) Für die Herstellung eines Ladeprofils in der Station Iglau der Linie Wien—Tetschen, sowie für die Ausführung eines Bureau-Einbaues im Güterschuppen in der Station Skuč der Linie Deutschbrod—Liebau wurde die Baubewilligung ertheilt. [15. Februar, Z. 64.265 ex 1894.]

— (Linie Wien—Tetschen: Wasserleitung in Schreckenstein.) In der Station Schreckenstein wird der Wasserzuführungscanal zum Zwecke einer besseren Wasserversorgung verlängert. [23. Februar, Z. 10.867.]

— (Wächterhütte auf dem Frachtenbahnhofe in Prag.) Auf dem Frachtenbahnhofe in Prag wird an Stelle der baufällig gewordenen Hütte für den Streckenwächter eine neue Hütte aufgestellt. [19. Februar, Z. 9922.]

— (Geleise- und Handschranken-Umgestaltung in der Station Lissa.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 12. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung und Verlängerung der Geleise in der Station Lissa, sowie für die Umwandlung der Handschranken der beiden nächst der Ein-, bezw. Ausfahrtswechsel dieser Station situirten Wegübergänge in Zugschranken der Bauconsens ertheilt. [13. Februar, Z. 8671.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Herstellung eines Handschrankens in km 16·361.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 29. December 1894 stattgefundenen politischen Begehung, betreffend das Project für einen bei der Haltestelle Bad Schlag der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in km 16·361 auszuführenden Handschranken wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Prag der Bauconsens für denselben ertheilt. [3. März, H.-M.-Z. 12.304.]

Mährische Westbahn. (Linie Prossnitz-Triebitz: Niveauübergang in km 18·3/5.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die Localcommission, betreffend die Herstellung eines neuen und die Auflassung eines bestehenden Niveauüberganges in km 18·3/5 der Linie Prossnitz-Triebitz der Mährischen Westbahn auf den 11. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Martin Frič betraut. [5. März, G.-I.-Z. 3109.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von vier Lowries.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Neuanschaffung dreiachsiger Lowries ohne Bremse von 20 t Ladegewicht, von welchen vier Stück in der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Prag-Smichow bestellt werden sollen, unter gleichzeitiger Signirung der in Vorlage gebrachten Typenpläne genehmigt. [Z. 494.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

5. März. Auf der Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf Verkehr mit Zug 1806 wieder eröffnet.

6. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzbach-Littau mit Zug 1933 wieder aufgenommen.

6. März. Wegen Schneewehen haben in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim die Züge 532 und 537 nicht verkehrt.

6. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Segen-Gottes—Okřiško eingestellt; Zug 1502 hat nicht mehr verkehrt.

6. März. In der Strecke Brünn — Tischnowitz musste Zug 1702 wegen Schneehindernissen bei km 22·4 bis 22·7 in die Station Drasov zurückschieben. Reisende wurden mit einer Separatfahrt nach Tischnowitz zurückbefördert.

6. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Studenetz—Gr.-Meseritsch der Gesammtverkehr mit Zug 1603 eingestellt.

6. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Wessely—Ungar.-Brod der Güterzugsverkehr mit Ausnahme der Beförderung von Eilgut, Lebendem; ferner in der Strecke Ungar.-Brod—Vlarapass der Gesammtverkehr eingestellt.

6. März. Wegen Schneeverwehung musste der Güterzugsverkehr in der Strecke Wien—Bruck a. L. ausnahmlich der Beförderung von Eilgütern und Lebendem eingestellt werden.

7. März. Gesammtverkehr auf der Montanbahn Segen-Gottes—Oslawan in Folge Schneeverwehung eingestellt.

7. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Strecke Wenzelsberg—Starkotsch eingestellt.

7. März. In Folge von Schneehindernissen in der Strecke Schlapanitz—Blažowitz mussten die Personenzüge 2708 und 2706 in Austerlitz aufgelöst werden.

Zug 2701, welcher bei km 13·5 im Schnee stecken geblieben war, wurde durch Hilfsmaschine nach Schlapanitz zurückgezogen und von da nach Brünn retour gesendet.

7. März. Wegen Schneeverwehung wurde der Güterzugsverkehr in den Strecken Wien—Brünn, Stadlau—Marchegg und Wien—Bruck a. d. L. eingestellt. Lebendes und Eilgut wird nach Thunlichkeit befördert.

Auf den Localbahnstrecken Bruck a. d. L.—Hainburg und Kl.-Schwechat—Mannersdorf Gesammtverkehr eingestellt.

7. März. Auf der Localbahn Landskron-Rudelsdorf wurde in Folge Schneeverwehung der Zugsverkehr mit Zug 1802 eingestellt.

7. März. Auf der Localbahnlinie Brünn—Tischnowitz wurde der Personenverkehr mit Zug 1703 wieder aufgenommen.

8. März. Auf der Localbahnlinie Brünn—Tischnowitz wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

8. März. In der Strecke Wessely a. d. M.—Vlarapass wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen. Von den Personen befördernden Zügen der Strecke Wessely a. d. M.—Vlarapass können einstweilen nur die Züge 2701, 2704, 2709 und 2710 verkehren.

Localbahn Auspitz:

6. März. Wegen neuerlicher Schneeverwehung Gesammtverkehr wieder eingestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Triest.)

5. März. In Folge Schneeverwehung und anhaltender heftiger Bora musste Nachmittags in der Strecke Divača—Rozzo und Herpelje-Kozina—Triest der Gesammtverkehr und in der Strecke Rozzo—Pola der Frachtenverkehr eingestellt werden. Zug 114 verkehrte bis Borst, Zug 14 nur bis Pinguente, und Zug 17 verkehrte von Divača nur bis Herpelje-Kozina und von Pinguente bis Pola.

In den Strecken Rozzo—Pola und Canfanaro—Rovigno ist der Personenzugsverkehr aufrecht erhalten.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

4. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Karapcziu—Czudyn wieder aufgenommen.

(K. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

6. März. Wegen Schneeverwehung und anhaltendem Schneesturm wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Olmütz—Jägerndorf nach Zug 4 eingestellt.

6. März. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 eingestellt werden.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

7. März. Gesammtverkehr zwischen Asch Stadt und Rossbach der Localbahn Asch-Rossbach wird mit Zug 1951 wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

7. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Scheibmühl—Kernhof eingestellt.

7. März. Güterzugsverkehr in der Strecke St. Pölten—Wittmannsdorf wegen Schneeverwehung eingestellt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

5. März. In Folge Entgleisung des Zuges 352 zwischen Liebenau und Turnau war Gesammtverkehr bis 4 Uhr Nachmittags sistirt.

7. März. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Lampersdorf—Königshan und wegen anhaltenden Schneesturmes Gesammtverkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

5. März. Gesammtverkehr in der Strecke Triest—Nabresina und auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl wieder eröffnet.

6. März. Nach eintägiger Aufnahme des Verkehres musste wegen heftigen Schneefalles der Verkehr auf der steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz neuerdings eingestellt werden.

6. März. Wegen Schneeverwehung musste in den Strecken Pragerhof—Polstrau und Steinbrück—Agram der Frachtenverkehr eingestellt werden.

7. März. Wegen heftigen Schneesturmes musste in den Strecken Liesing — Kaltenleutgeben, Mödling — Laxenburg und Mödling—Hinterbrühl der Gesammtverkehr eingestellt werden. In der Strecke Steinbrück—Agram wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

6. März. Wegen Schneeverwehung musste in den Strecken Prerau — Mähr. - Ostrau, Gänserndorf — Marchegg, Lundenburg—Brünn, Prerau—Olmütz und Nezamislitz—Sternberg der Güterverkehr mit Ausnahme von Eilgütern, Lebendem und verderblichen Gütern, dann in der Strecke Brünn—Prerau und auf der Localbahn Drösing—Zistersdorf der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden. In der Strecke Brünn — Prerau musste der Weiterverkehr des Zuges 925 ab Rausnitz sistirt werden.

6. März. Wegen Schneeverwehung ist Güterverkehr in der Strecke Wien—Prerau und Lundenburg—Zellerndorf, dann auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Eilgüter, Lebendes und verderbliche Güter werden in den Strecken Wien—Prerau und Lundenburg—Zellerndorf befördert.

6. März. Wegen Schneeverwehung wurde auf den Localbahnen Weisskirchen-Krasna, Wall.-Meseritsch — Wsetin und Stauding-Wagstadt der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

7. März. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Hullein—Krasna und Neusiedl—Grussbach, dann auf der Localbahnstrecke Wigstadtl—Bautsch der Gesammtverkehr eingestellt

Oesterr. Nordwestbahn:

6. März. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha der Verkehr eingestellt.

Localbbahn Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf:

6. März. Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Auszeichnung.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 26 vom 1. März verlautbart, dass Se. Majestät zufolge Allerhöchster Entschliessung ddo. Wien vom 21. Februar 1895 über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers dem Ministerialrathe des Handelsministeriums Hugo Kilényi in Würdigung ausgezeichneter Dienstleistung das Ritterkreuz des Leopold-Ordens zu verleihen geruhte.

Szilágyságer Localbahnen. (Vorlage des Gesetzentwurfes, den Nachtrag zur Concessionsurkunde in Angelegenheit der Erhöhung des Actiencapitals betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 24 vom 24. Februar publicirt den Wortlaut des über Vortrag des kgl. ungarischen Handelsministers von Sr. Majestät zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 5. Jänner 1895 genehmigten Nachtrages zur Concessionsurkunde der Szilágyságer Localbahnen, laut welchem das ursprünglich mit 2,347.500 fl. bemessen gewesene Actiencapital auf 2,597.500 fl. erhöht wird (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11 und 17).

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 1. Februar 1895, Z. 310/III, die seinerzeit mit Erlass vom 16. Jänner 1893, Zahl 90.277, der Direction der „Heinzelmann'schen Eisenbergbau-Gewerkschaft und Eisenfabriks-Gesellschaft" im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, aber bisher nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von den gesellschaftlichen Bergbaurevieren bei Szirk und Vashegy ausgehende und diese über die Gemarkung der Gemeinden Turcsok und Lubenyik mit den gewerkschaftlichen Eisenfabriken bei Hisnyóviz verbindende Drahtseil-Montanbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1894, Vorconcession Post 3) der Genannten auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der rechtsuferseitigen Bezirke Budapests. (Ertheilung der Vorconcession durch den hauptstädtischen Bürgermeister.) Der Bürgermeister von Budapest hat, vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung zum seinerzeitigen Ausbaue, dem Budapester Einwohner Adolf Fekete die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom rechtsseitigen Brückenkopfe der Kettenbrücke ausgehende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strasseneisenbahn ertheilt, und zwar für folgende Linien:

a) eine nächst der Kettenbrücke unterhalb der Station der Bergbahn (zum I. Bezirk) ausgehende, durch den Tunnel und weiterhin im Bereiche der Christinenstadt (II. Bezirk) bis zum Südbahnhof;

b) eine ebenso wie die Linie a) von der Kettenbrücke ausgehende, längs dem Donauquai stromabwärts bis zum Bruckbade und von dort abbiegend mit Benützung geeigneter Strassenzüge gleichfalls bis zum Südbahnhof;

c) eine vom Südbahnhof aus bis zum Johannesspital und weiterhin im III. Bezirke (Altofen) durch die Tündergasse (Schwabenberg) bis Budakesy führende Linie.

Projectirte Localbahn Héthárs (Wallendorf)—Bersevicze—Kirchdrauf. (Trassenbestimmung.) Ueber Veranlassung des landwirthschaftlichen Vereines des Comitates Sáros fand eine Conferenz der Interessenten der Comitate Sáros und Szepes (Zips) statt, in welcher der Beschluss gefasst wurde, den Ausbau einer von der Station Héthárs (Wallendorf, Comitat Sáros) der Linie Abos—Héthárs—Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aus abzweigenden und vorläufig bis Kirchdrauf (Comitat Szepes) zu führenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 126 ex 1893) durch finanzielle Betheiligung zu ermöglichen. Diese circa 10 km lange Linie, welche vorläufig allerdings nur von localer Bedeutung ist, soll, von Héthárs aus über Bersevicze und über die Gemarkung der Gemeinde Alsó-Szalok führend, von Kirchdrauf bis Löcse (Leutschau) zum Anschlusse an die als Sackbahn endigende Localbahn Igló-Löcse, einer Flügelbahn der Hauptlinie Csácza—Igló—Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, verlängert werden.

Projectirte Strassen- und Zahnradbahn im Tátraer Gebiete. (Ausbau.) Sowohl die von der Station Nagy-Lomnitz der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahn Poprád-Felka—Nagy-Lomnitz—Késmark—Podolin aus bis zur zukünftigen Station Tátra-Füred (Schmeks) der projectirten Linie Csorba—Tátra-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1894) projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, als auch die von Lomnitz aus zu den Lomnitzer Seen und von Tátra-Füred aus zu den Csorbaer Seen projectirten Zahnradbahnen mit gleichfalls elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1894, Vorconcession Post 1) werden — nachdem, wie aus Budapest berichtet wird, die Finanzirung dieser Unternehmungen gesichert ist — nach Zulässigkeit der Witterung ungesäumt zur Ausführung gebracht und mit Beginn der diesjährigen Cur- und Touristensaison dem Verkehre übergeben werden. Durch Schaffung dieser Verkehrswege wird der Besuch des Tátragebietes einen wesentlichen Aufschwung nehmen und der Personenverkehr auf den Linien der Kaschau-Oderberger Bahn eine bedeutende Zunahme erfahren.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Personenzügen im Monate December 1894.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate December 1894 auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.067·40 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1194 Schnellzüge, 2609 Personenzüge und 493 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4296. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,762.399 Zugkilometer, bezw. 296,974.535 Achskilometer, gegen 15,245.820 Zugkilometer und 293,582.345 Achskilometer im Vormonate, und gegen 15,411.902 Zugkilometer und 296,576.937 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1688 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge verursacht, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2608 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1098 im Vormonate und 2107 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 165 und auf 1 Million Achskilometer 9, mithin auf 1 Million Zugkilometer 28 = 20 pCt. mehr als im Monate December des Vorjahres und 93 = 68 pCt. mehr als im Vormonate, und auf 1 Million Achskilometer 2 = 29 pCt. mehr als im Monate December des Vorjahres und 5 = 125 pCt. mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 2807 Anschlüsse versäumt (gegen 2158 in demselben Monate des Vorjahres und 1021 im Vormonate). Bei 4 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In Folge von Schneeverwehungen sind auf 1 Bahn 3 Züge ganz und 12 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 2 Anschlüsse nicht erreicht worden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die zwischen Hofen und Christianshütte gelegene Station Eschenau der Kerkerbachbahn hat die Bezeichnung „Eschenau in Nassau" erhalten.

Preussen. (Eröffnung der Güternebenstelle Misdroy.) Die bisher nur in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September jeden Jahres geöffnete Güternebenstelle Misdroy (Directionsbezirk Berlin) ist bereits am 15. Februar eröffnet worden und wird fortan während des ganzen Jahres eröffnet bleiben. In der Zeit vom 1. October bis 31. Mai erfolgt jedoch die Ab- und Zurollung nur zweimal wöchentlich.

— (Abänderung der Fahrkarten-Preistafeln.) Die Fahrkarten-Preistafeln der kgl. Preuss. Staatseisenbahnen, welche auf den Bahnhöfen aushängen, enthalten zur Zeit die Fahrkarten aller Stationsverbindungen, getrennt nach Binnen- und Staatsbahnverkehr, in alphabetischer Reihenfolge. Für die Reisenden, welche mit der Abgrenzung der einzelnen Directionsbezirke nicht so genau vertraut sind, war es oft schwer, die gewünschte Auskunft zu finden. Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen, wird vom 1. April ab die ausgehängte Fahrpreistafel alle auf der betreffenden Station zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten in alphabetischer Ordnung ohne Trennung der verschiedenen Verkehre aufweisen. Dadurch wird das Aufsuchen der Fahrpreise wesentlich erleichtert. Die Rückfahrkartenpreise für solche Stationsverbindungen, welche laut Tarif über zwei oder drei verschiedene Bahnwege erreicht werden können, sind in den meisten Fällen nur für den längsten Weg berechnet und berechtigen in Folge dessen zur Fahrt über einen beliebigen dieser Wege. Vom 1. April ab wird auch hierin eine Aenderung eintreten, und zwar sollen in denjenigen Fällen, in denen bei einer Stationsverbindung laut Tarif für mehrere Bahnwege je besondere einfache Preise bestehen, Rückfahrkartenpreise auch für die kürzeren Wege besonders aufgestellt werden. Wenn ein Reisender demnach einen kürzeren Weg benutzt, so hat er auch nur für diesen zu zahlen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

— (Stand der Kleinbahnunternehmungen.) Die Gesammtzahl der am 30. September 1894 in Preussen vorhandenen oder bis dahin genehmigten Kleinbahnen (selbstständige Unternehmungen) stellt sich nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen" auf 117. Davon entfallen auf die Rheinprovinz 27 (gegen 24 am 31. December 1893), Brandenburg 14 (12), Sachsen 13 (13), Hessen-Nassau 12 (12), Schleswig-Holstein 10 (8), Pommern 8 (3), Hannover 7 (6), Schlesien 6 (4), Posen 6 (3), Westpreussen, Berlin (Geschäftsbezirk des Polizeipräsidenten), Westphalen je 4 (je 4) und Ostpreussen 2 (1). Die stärkste Vermehrung der Kleinbahnen (von 3 auf 8) hat demnach in der Provinz Pommern stattgefunden (sie entfällt vornehmlich — mit 3 Kleinbahnen — auf den Regierungsbezirk Stettin); es folgen Posen mit einer Vermehrung von 4 Kleinbahnen, die Rheinprovinz mit solcher von 3, Brandenburg, Schlesien und Schleswig-Holstein von je 2, Ostpreussen und Hannover von je 1. Die Zahl der Regierungsbezirke, in denen Kleinbahnen weder vorhanden noch genehmigt sind, hat sich während der Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1894 von 6 auf 4 (Gumbinnen, Osnabrück, Münster und Sigmaringen) verringert. In der Gesammtzahl von 117 Kleinbahnen sind 35 (16) auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigte enthalten; sie vertheilen sich auf die Provinz Pommern mit 7 (2), die Rheinprovinz 6 (3), die Provinzen Brandenburg mit 5 (3), Posen mit 4 (1), Schlesien und Westphalen mit je 3 (1, 3), Sachsen, Schleswig-Holstein und Hannover mit je 2 (2, 0, 1) und Ostpreussen mit 1 (0) Kleinbahn. Ausgeführt sind 12, noch in der Ausführung begriffen 23, Betriebszweck ist bei 19 der Personen- und Güterverkehr, bei 11 der Personen- und bei 5 der Güterverkehr. 13 Bahnen besitzen oder erhalten die volle Spurweite, 10 eine solche von 1 m, 3 von 0·750 m, 5 von 0·600 m und 4 eine von den allgemein zugelassenen Spurweiten abweichende oder gemischte. Die Betriebsmittel bestehen oder sollen bestehen bei 26 Bahnen in Locomotiven, bei 5 in elektrischen Maschinen, bei 2 in Pferden und bei 2 theils in Locomotiven, theils in elektrischen Maschinen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2634 Tonnen Gehalt ist am 21. Jänner mit 21 Passagieren und 938 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 5570 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 74 Colli Esswaaren, 55 Colli Zucker, 2 Colli Tabak, 9 Colli Wein, 9 Colli Spiritus, 32 Colli Bier, 12 Stück Träme, 2000 Stück Bretter, 50 Stück runde Eichenhölzer; nach Samarang 100 Colli Erdwachs, 20 Colli Seife; nach Batavia 27 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 25 Colli Seife, 25 Colli Mehl; nach Padang 25 Colli Mehl, 75 Colli Bier; nach Bagdad 7 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Bushire 70 Colli Zündhölzchen; nach Bassorah 91 Colli Stahl, 10 Colli Mineralwasser, 4 Colli Lampen, 11 Colli Glasperlen, 25 Colli Zündhölzchen, 7 Colli Manufacturwaaren, 4 Colli Glaswaaren; nach Suez 2 Colli Liqueure, 1 Collo Schuhwaaren, 5 Colli Mehl; nach Suakim 4 Colli Glasperlen, 114 Colli Zucker, 2000 Stück halbzöllige Bretter, 25 Stück Fussleisten; nach Gedda 100 Colli Esswaaren, 350 Colli Zucker, 100 Colli Papier; nach Zanzibar 81 Colli Mehl, 59 Colli Glasperlen; nach Massaua 90 Colli Bier, 10 Colli Zucker; nach Aden 57 Colli Mehl, 350 Colli Zucker, 24 Colli Esswaaren, 10 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Tabak, 21 Colli Glasperlen, 1275 Stück Bretter; nach Mozambique 30 Colli Mehl; nach Hodeidah 9 Colli Lampen; nach Dar-es-Salam 2 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Bier; nach Maurice 6 Colli Liqueure; nach Mombassa 7 Colli Glasperlen; nach Bagdad 1 Collo Manufacturwaaren, 4 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Kurzwaaren; nach Bombay 173 Colli Metallwaaren, 560 Colli Papier, 2 Colli Spielkarten, 2 Colli Porzellanwaaren, 9 Colli Mützen, 100 Colli Talg, 13 Colli Holzwaaren, 121 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Spielwaaren, 83 Colli Baumwollwaaren, 397 Colli Farben, 65 Colli Knöpfe, 8 Colli Lederwaaren, 50 Colli Quecksilber, 161 Colli Lampen, 38 Colli Kurzwaaren, 209 Colli Seife, 248 Colli Glaswaaren, 19 Colli Garne, 1 Collo Musikinstrumente, 84 Colli Glasperlen; nach Bushire 4 Colli Lampen; nach Bassorah 12 Colli Manufacturwaaren, 15 Colli Metallwaaren; nach Calicut 10 Colli Metallwaaren; nach Sidney 10 Colli Maraschino, 36 Colli Früchte; nach Colombo 5 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 29 Colli Mehl, 7 Colli Garne, 28 Colli Zucker; nach Rangoon 8 Colli Manufacturwaaren, 83 Colli Metallwaaren, 10 Colli Papier; nach Hobsonsbay 33 Colli Garne; nach Madras 87 Colli Papier, 3 Colli Metallwaaren, 40 Colli Farben, 8 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Lampen, 15 Colli Glasperlen, 4 Colli Garne; nach Calcutta 208 Colli Papier, 37 Colli Metallwaaren, 56 Colli Garne, 28 Colli Baumwollwaaren, 72 Colli Glasperlen, 18 Colli Esswaaren, 22 Colli Manufacturwaaren, 18 Colli Farben, 25 Colli Quecksilber, 5 Colli Knöpfe, 22 Colli Glaswaaren; nach Penang 105 Colli Papier, 35 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Lederwaaren, 10 Colli Mehl, 4 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 70 Colli Papier, 29 Colli Glaswaaren, 58 Colli Bier, 31 Colli Garne, 35 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Batavia 25 Colli Mehl, 7 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Erdwachs, 14 Colli Papier; nach Soerabaya 555 Colli Mehl, 1 Collo Manufacturwaaren, 18 Colli Papier, 226 Colli Erdwachs, 3 Colli Holzwaaren; nach Macassar 130 Colli Mehl, 65 Colli Garne; nach Samarang 40 Colli Mehl, 8 Colli Papier, 20 Colli Glasperlen; nach Cheribon 51 Colli Erdwachs; nach Tegal 10 Colli Erdwachs; nach Deli 28 Colli Metallwaaren; nach Padang 9 Colli Glasperlen; nach Bangkok 5 Colli Wein; nach Hongkong 25 Colli Bier, 17 Colli Metallwaaren, 9 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Papier, 570 Colli Mehl; nach Manila 3 Colli Baumwollwaaren, 325 Colli Bier, 80 Colli Papier, 11 Colli Glasperlen; nach Shanghai 32 Colli Seife. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 522.689 fl. ö. W.

Quarantainenachrichten.

Bulgarien. Die Regierung hat angeordnet, dass alle Reisenden, welche auf dem Seewege von Constantinopel nach den Häfen von Varna und Burgas kommen, einer strengen ärztlichen Visite, sowie einer fünftägigen ärztlichen Beobachtung in ihrem Domicile unterworfen werden. Schiffe und Kleider werden einer Desinfection unterzogen. Den von Constantinopel und anderen inficirten Orten kommenden Reisenden ist es verboten, in anderen bulgarischen Häfen als Varna und Burgas zu landen.

Serbien. Die Regierung hat die Bestimmungen der Dresdener Sanitätsconvention auf die Herkünfte aus Constantinopel zur Anwendung gebracht.

Spanien. Gegen Herkünfte von Anatoli-Kavak (asiatische Türkei) und Umgebung im Umkreise von 165 km wurde eine Lazarethcontumaz verhängt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	8768·42	1029·10	2231·69	7565·83
Roggen	1574·54	2127·93	505·99	3196·48
Gerste	1406·53	517·80	1242·—	682·33
Hafer	2369·50	810·91	771·74	2408·67
Mais	513·71	205·35	504·75	214·31
Mehl	1397·80	410·55	683·93	1124·42
Wein	6608·28	160·80	294·73	6474·35
Verschiedene	875·96	782·87	862·64	796·19
Zusammen	23514·74	6045·31	7097·47	22462·58
Versicherungswerth	344.665	46.005	50.600	340.070

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	32	14	13	33
Versicherungswerth	178.785	84.485	108.930	154.340
Abgesondert übertragene Warrants	5	—	—	5
Versicherungswerth	12.900	—	—	12.900
Lombardbetrag	5.300	—	—	5.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1895
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	80.380	32.215	29.186	83.409
Darunter wichtige Waaren:				
Stärke	6.138	58	790	5.406
Wein	7.293	2.758	3.148	6.903
Zucker	29.214	23.855	17.327	35.742
Dextrin	3.500	—	—	3.500
Diverse	34.235	5.544	7.921	31.858
Assecuranzwerth . . fl.	2,924.372	1,041.713	1,013.470	2,952.615

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1895
		vom ersten bis letzten Februar		
Lagerscheine:				
Stück	80	—	1	79
Versicherungswerth . fl.	152.325	—	1.500	150.825
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	66.900	—	900	66.000

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Februar 1895
		vom ersten bis letzten Februar		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	55.742	1.526	18.743	38.525
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	13.048	—	1.715	11.333
Hafer	7.552	900	3.879	4.573
Korn	17.924	—	4.003	13.921
Mais	7.749	—	3.839	3.910
Diverse	9.469	626	5.307	4.788
Assecuranzwerth . . fl.	394.350	10.720	142.840	262.230

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Februar 1895
		vom ersten bis letzten Februar		
Lagerscheine:				
Stück	5	1	2	4
Versicherungswerth . fl.	68.020	11.400	44.800	34.620
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Februar 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1509·21	1096·54	41·24	2564·51	505·73	98·47	105·27	498·93
Roggen	661·42	970·28	714·19	917·51	389·10	—	—	389·10
Gerste	1035·16	573·85	1074·16	534·85	5887·86	100·58	999·72	4988·72
Hafer	396·88	136·56	102·—	431·44	186·56	—	85·56	101·—
Erbsen	501·78	200·81	93·60	608·99	754·61	—	194·22	560·39
Bohnen	421·09	—	104·95	316·14	220·74	83·31	—	304·05
Raps	13·01	—	—	13·01	502·46	653·57	—	1156·03
Wicken	40·77	141·41	7·07	175·11	425·96	112·74	—	538·70
Leinsamen	229·90	99·89	—	329·79	—	—	—	—
Rübensamen	623·35	87·70	172·35	538·70	—	—	—	—
Mohn	117·40	—	—	117·40	396·71	12·87	—	409·58
Klee	87·—	41·41	67·11	61·30	—	—	—	—
Senf	106·75	—	—	106·75	—	—	—	—
Diverse	470·49	392·74	532·70	330·53	102·36	—	102·36	—
Zusammen . . .	6214·21	3741·19	2909·37	7046·03	9372·09	1061·54	1487·13	8946·50
Versicherungswerth ö.W. fl.	75.031	34.169	32.847	76.353	76.799	9.790	10.870	75.719
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	6	2	3	5	5	2	—	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	19.350	580	11.300	8.630	13.500	1.200	—	14.700
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.000	—	—	6.000	9.600	—	—	9.600
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	2.400	—	—	2.400	4.500	—	—	4.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Februar 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	100·92	—	100·92	—	—	—	—
Gerste	941·49	—·08	25·20	916·37	—	—	—	—
Hafer	102·94	—	100·74	2·20	—	—	—	—
Erbsen	1516·92	601·81	706·85	1.411·88	—	—	—	—
Bohnen	696·71	124·51	159·63	661·59	—	—	—	—
Raps	120·80	71·20	—	192·—	102·32	—	—	102·32
Wicken und Hirse . . .	446·71	—	301·08	145·63	—	—	—	—
Leinsamen	—	101·27	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	56·92	—	—	56·92	—	—	—	—
Thymothe	50·38	44·42	50·38	44·42	—	—	—	—
Diverse	1.293·85	1.735·63	677·31	2.3521·7	—	—	—	—
Zusammen	5.226·72	2.779·84	2.021·19	5.985·37	102·32	—	—	102·33
Versicherungswerth . . fl.	54.627	30.678	20.158	65.147	1.500	—	—	1.500
Spiritus	693·30	193·99	—	887·29	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	12.729	3.104	—	15.833	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	6	—	1	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.160	—	600	2.560	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	—	—	4	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.000	—	—	2.000	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.160	—	—	1.160	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	5	4	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.402	6.206	—	13.608	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	5	—	—	5	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.402	—	—	7.402	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.630	—	—	4.630	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Im inneren Verkehr der Preussischen Staatsbahnen werden vom 1. März 1895 bis zum 1. Mai 1897 für folgende Düngemittel in vollen Wagenladungen die Frachtsätze des Specialtarifes III und der für einzelne Düngemittel bestehenden Ausnahmetarife um 20 (zwanzig) Percent ermässigt:

I. Die Frachtsätze des Specialtarifes III für Ammoniak, schwefelsaures; Chilisalpeter (roher Natronsalpeter); Guano aller Art; Knochenmehl; Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk), sowie für Abfalllauge der Zuckerfabrikation; Asche, nicht besonders genannte; Blutdünger, Blutmehl; Rückstände der Blutlaugensalzfabrikation; Düngefische; Düngergips; Fischmehl; Fleischdünger; Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle, Haar- und Faserabfall von Baumwollensamenmehl und Baumwollensamenkuchen; Hornmehl, Knochenasche; Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte; Knochenkohle, gemahlene (Beinschwarz), gebrauchte; Knochenkohlenabfall aller Art; Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk); Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse); flüssige Phosphorsäure in Fässern; Poudrette; gipshaltige Rückstände der Weinstein- und Weinsteinsäure-Fabrikation aus Weinhefe und daraus bereitetem Dünger (Weinhefedünger); Walkhaare und Wollfegedreck.

II. Die Frachtsätze folgender Ausnahmetarife:

a) des Rohstofftarifes für phosphorhaltige Converterschlacken (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen; Dünger (Mist- und Abtrittsdünger; Wollstaub; Schlick; Schlamm aus Flüssen und Canälen;

b) des Kalitarifes für rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit); ferner calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenproducten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 pCt. reinem Kali; endlich concentrirten Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reinem Kali;

c) des Düngekalktarifes für Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm;

d) der Tarife für Mergel und Staubkalk (Kalkasche).

Die ermässigte Fracht wird in der Regel sogleich bei der Abfertigung berechnet. Für Düngekalk und Mergel verbleibt es indessen bei den Bestimmungen über den Nachweis der Verwendung zu Düngezwecken.

Ebenso wird für Chilisalpeter die Frachtermässigung nur im Wege der Rückvergütung unter folgenden Bedingungen gewährt:

1. Im Frachtbrief ist die Sendung als zum Düngen bestimmt thunlichst zu bezeichnen.
2. Die Erstattung des zwanzigpercentigen Frachtbetrages erfolgt nur an den Empfänger und ist von diesem binnen längstens sechs Monaten nach der Aufgabe der Sendung zur Beförderung bei der der Empfangsstation vorgesetzten kgl. Eisenbahn-Direction zu beantragen.
3. Die Anträge sind mit den Original-Frachtbriefen, sowie der Bescheinigung einer öffentlichen Behörde oder des Gemeindevorstehers oder des Vorstandes eines landwirthschaftlichen Vereines, einer landwirthschaftlichen Genossenschaft oder sonstigen landwirthschaftlichen Vereinigung darüber zu belegen, dass das Düngemittel im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden hat oder von einem landwirthschaftlichen Verein (Genossenschaft, Vereinigung) unter seine Mitglieder zur Verwendung in deren landwirthschaftlichen Betrieben vertheilt worden ist.

Bei Sendungen, welche an die Adresse eines landwirthschaftlichen Vereines, einer landwirthschaftlichen Genossenschaft oder sonstigen landwirthschaftlichen Vereinigung gerichtet sind, wird bis auf Weiteres von dem Nachweis der Verwendung abgesehen und die ermässigte Fracht sogleich bei der Abfertigung berechnet.

In den Bedingungen über die Anwendung der Frachtsätze des Rohstofftarifes und des Mergeltarifes nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen tritt eine Aenderung nicht ein.

Für halbe Ladungen der vorgenannten Düngemittel von mindestens 5000 kg auf den Wagen werden unter den gleichen Bedingungen die Frachtsätze des Specialtarifes II um zwanzig Percent ermässigt.

Es bleibt vorbehalten, während der Geltungsdauer des Nothstandstarifes den Nachweis der landwirthschaftlichen Verwendung auch bei anderen als den vorbezeichneten Artikeln zu verlangen, sowie das Verzeichniss der unter I und II aufgeführten Dungstoffe einzuschränken oder zu erweitern.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bestimmungen über die Errichtung und Benützung von Holzsammellagern auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. März 1892.) Auf Seite 4 der Bestimmungen ist im § 4 hinter Abs. 1 folgender Zusatz anzubringen:

Für Sendungen, welche in Wagen mit 15.000 kg Ladegewicht eintreffen, werden zwei Frachtkartenauszüge ausgestellt. Von diesen hat der eine über rund 10.000 kg, der zweite über das weitere auf dem Wagen verladene Gewicht, welches jedoch mindestens 5000 kg betragen muss, zu lauten.

Der Frachtkartenauszug über das Restgewicht ist bei jeder Sendung mit „Nr. II" zu bezeichnen und hat die Bemerkung zu tragen:

„Ueber das Gewicht von 10.000 kg ist besonderer Frachtkartenauszug ausgefertigt."

Ferner ist im § 5 hinter Absatz 3 der Zusatz einzuschalten:

„Hiebei ist es gestattet, zwei Theilsendungen von je 5000 kg, für welche die im § 4 angeordneten Frachtkartenauszüge Nr. II ausgefertigt worden sind, zu einer Ladung von 10.000 kg, bezw. bei Verwendung von Wagen mit 15.000 kg Ladegewicht drei solche Theilsendungen oder eine Sendung von 10.000 kg und eine Theilsendung von 5000 kg zu einer Ladung von 15.000 kg zu vereinigen".

Für Sendungen dieser Art wird, insoferne das Gesammtgewicht ausweislich der Frachtkartenauszüge von einer und derselben Aufgabestation herrührt, ebenfalls der in der Anlage II ausgewiesene Betrag als bereits eingezahlte Francatur verrechnet.

Stammt dagegen eine Sendung der bezeichneten Art von verschiedenen Aufgabestationen, so wird für die Gesammtladung diejenige Entfernung zwischen den Aufgabestationen und dem Sammellager der Berechnung der Theilfrancatur zu Grunde gelegt, nach welcher sich der niedrigste Betrag ergibt.

— (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden Anwendung:

a) im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen:
1. auf die Kleintierausstellung in Eger (3. mit 5. März 1895);
2. auf die Geflügelausstellung in Fürth (23. mit 26. März 1895);
3. auf die Geflügelausstellung in Lauf (9. mit 11. März 1895);
4. auf die Geflügelausstellung in München (23. mit 26. März 1895);

b) im Bereiche der kgl. Bayerischen, kgl. Sächsischen und grossh. Badischen Staatseisenbahnen:
auf die 26. Geflügelausstellung in Leipzig (15. mit 18. März 1895) und

c) im Bereiche der kgl. Bayerischen und kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen:
auf die Geflügelausstellung in Michelau (24. mit 26. Februar 1895).

Die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen hat für die Geflügelausstellungen in Leipzig und Michelau auf ihren Linien den Rücksendungstermin auf 8 Tage nach Ausstellungsschluss festgesetzt.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Nachtrag III.) Mit Giltigkeit vom 1. März kam der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Tariftabellen, der Ausnahmetarife und der Tarifbestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Staats-Localbahnstationen, sowie eine Ergänzung des Anhanges zum Tarife enthält.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. (Theil II vom 1. Juni 1891.) Der in Nr. 27 dieses Blattes angekündigte Nachtrag V gelangt erst am 1. April zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
465	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Unbearbeitete Quarzsteine	Edlitz	M.-Ostrau Schönbrunn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 57·0 56·3		Im Kartirungswege		
466	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Garne der Pos. G—3 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Friedland a. d. Mohra, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Böhm.-Trübau Budigsdorf Greifendorf Zwittau Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Goltsch-Jenikau Hlinsko Stationen der Oesterr.- Nordwestbahn Reichenberg Station der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Wien Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe in beliebigen Mengen bei Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 69·7 59·4 79·1 76·2 131·1 125·9 172·8 135·0		Im Kartirungswege		
467	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, ausschliesslich Rohzucker	Chropin	den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbands-Tarife vom 1. Juni 1894 aufgenommenen deutschen Stationen	Die Ermässigung, welche laut Anmerkung †) auf Seite 157 des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbands-Tarifes vom 1. Juni 1894 für Zucker aller Art (ausschliesslich Rohzucker) im Verkehre von Chropin nach Bremen, Brake, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham, Hamburg B., Wilhelmsburg, Altona, Harburg H. und Lübeck bis Ende 1894 bestanden hat, tritt bei gleichzeitiger Restringirung des bisher bedungenen Minimal-Verfrachtungs-Quantums von 2000 Tonnen auf 1000 Tonnen, sowie unter Erstreckung des Termines für die Vorlage der Frachtdocumente bis Ende April 1896 und unter Aufrechthaltung der sonstigen bisherigen Bedingungen für die Zeit vom 1. April 1895 bis Ende December 1895 wieder in Kraft.								
468	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) des Specialtar. 2 b) der Classe C des Specialtar. 2	Greifendorf Tečic	Klein-Hadersdorf-Maria Bründl	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, beziehungsweise für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. a) 51·9 b) 47·7 40·7	kr. a) u. b) 35 34	kr. a) 16·9 b) 12·7 6·7	Im Kartirungswege		
469	Südbahn-Gesellschaft		Kohlen, mineralische, auch Briquetts	Graz S.B.	Kühnsdorf	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	73 Heller	62 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
470	Südbahn-Gesellschaft		Oelsaaten	Barcs	Steinbrück	Auflieferung von mindestens 1500 Tonnen Oelsaaten ab den auf ungar. Gebiete gelegenen Südbahn-Stationen (exclusive Fiume) nach Steinbrück. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1895	Localtarif	145	120	25	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Babócsa					135	112	23			
				Vizvar					130	112	18			
				Berzencze					124	112	12			
				Góla					120	112	8			
				Zákány					115	112	3			
				Kanizsa					115	112	3			
				Komárváros					124	112	12			
				Balaton-Szt. György					135	112	23			
				Boglár					150	128	22			
				Szántód					160	140	20			
				Siófók					166	146	20			
				Lepsény					175	154	21			
				Polgárdi										
				Szabad-Batthyán					180	160	20			
				Szekesfebérvár					186	164	22			
				Dinyés					191	170	21			
				Velencze					196	174	22			
				Nyék					200	180	20			
				Martonvásár					205	180	25			
				Tárnok					211	180	31			
				Tétény					216	180	36			
				Promontor					216	180	36			
				Moba					222	180	42			
				Bodaik					196	174	22			
				Moór					200	180	20			
				Kisbér					206	180	26			
				Nagy-Igmánd					216	180	36			
				Uj-Szöny					225	180	45			
				Gelse					231	180	51			
				Szt. Mihály-Pacsa					124	112	12			
				Zala-Szt. Iván					130	112	18			
				Molnári					140	118	22			
				Szombathely					155	134	21			
				Acsád					166	146	20			
				Bükk					171	150	21			
									175	156	19			
									inclus. ungar. Steuer					
									kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.			
471	Oesterr. Nordwestbahn		Zucker der Classe II	Adlerkosteletz	Melnik	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	74	56	18	Im Kartirungswege		
				Caslau					50	39	11			
				Dobrowitz					37	28	9			
				Doudleb					74	57	17			
				Neubidschow					52	41	11			
				Rossitz					59	51	8			
				Sedletz-Kuttenberg					45	36	9			
				Slatinan					67	57	10			
				Wlkawa					35	28	7			
				Adlerkosteletz	Leitmeritz				90	65	25			
				Caslau					65	50	15			
				Dobrowitz					54	42	12			
				Doudleb					92	66	26			
				Neubidschow					67	51	16			
				Rossitz					76	61	15			
				Sedletz-Kuttenberg					61	47	14			
				Slatinan					84	67	17			
				Wlkawa					50	40	10			
		Böhm. Nordbahn		Dobrowitz	Reichenberg				51	42	9			Der Zuschlag zu den Gebühren der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung
				Wlkawa					57	46	11			
472	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kleie	Senden Station der kgl. bayer. Staatseisenbahnen (oder umgekehrt)	Schwarzach Station der k.k. österr. Staatsb.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 15. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längst. bis zum 31. Dec. 1895			0·64 Mark		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach anfliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 12. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. März 1895, Z. 12.056, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Eisenbahnen, betreffend die Hinausgabe des II. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement.

Der geehrten Verwaltung wird ein Exemplar der h. a. Verordnung vom 1. März d. J., *) betreffend die Abänderung und Ergänzung der §§ 42 und 50, sowie einiger Bestimmungen der Anlage B des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Kenntnissnahme übermittelt.

Gleichzeitig wird bemerkt, dass, wenngleich die Artikel „gewöhnliche Salpetersäure“ und „Scheidewasser“ unter Nr. XV einbezogen wurden und mithin die Nr. LIV (alt) der Anlage B eliminirt worden ist, es dennoch einem Anstande nicht unterliegt, die für die Verladung und Entladung dieser Artikel bisher bestandenen Vorschriften der Nr. LIV (alt), Ziffer 2 und 3, auch in Hinkunft etwa durch Aufnahme derselben in die Zusatzbestimmungen des Tariftheiles I aufrecht zu erhalten.

Die Hinausgabe dieser Verordnung als II. Nachtrag zu dem in Buchformat erschienenen Eisenbahn-Betriebsreglement wird in deutscher, böhmischer, polnischer und italienischer Sprache durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, den dortseitigen Bedarf an diesem neuen Nachtrage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei mit thunlichster Beschleunigung bekannt zu geben und weiters die Veranlassung zu treffen, dass die in Händen des unterstehenden Personales befindlichen, sowie in den Stationen zur Einsichtnahme des Publicums und zum Verkauf bereitliegenden Exemplare des Betriebsreglements alsbald mit diesem Nachtrage versehen werden.

Nach Erscheinen dieses Nachtrages zum Betriebsreglement darf kein Exemplar desselben ohne diesen Nachtrag abgegeben werden, und sind mittlerweile allfällige Käufer hierauf aufmerksam zu machen.

Wien, am 1. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Timmelkam, eventuell Frankenmarkt der k. k. Staatsbahnen nach Mondsee zum Anschlusse an die Salzkammergut-Localbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Gemeinde St. Georgen im Attergau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Timmelkam, eventuell Frankenmarkt der k. k. Staatsbahnen über St. Georgen, Attersee, Nussdorf und Unterach nach Mondsee zum Anschlusse an die Salzkammergut-Localbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Jänner 1895. Z. 70.632 ex 1894.

---

*) Enthalten in dem am 2. März 1895 ausgegebenen XVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 35.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1895
und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1894.

Im Monate Jänner 1895 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 16. Jänner die 11·918 km lange Localbahn Plan-Tachau (im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen);

am 27. Jänner die 4·275 km lange Strecke Wiener-Neudorf—Guntramsdorf, eine Fortsetzung der Localbahn (Dampftramway) Wien—Wiener-Neudorf.

In der Gruppirung der österreichischen Eisenbahnen sind im Monate Jänner 1895 nachstehende Aenderungen eingetreten: In Folge der Einlösung der Linien der Böhmischen Westbahn laut Uebereinkommen vom 4. October 1894, sowie in Folge des Ankaufes der Linien der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch den Staat laut Uebereinkommen vom 23. October 1894, beziehungsweise 7. Juni 1894; ferner in Folge der Einlösung der Localbahn Laibach-Stein und Führung des Betriebes für Rechnung des Staates laut Uebereinkommen vom 13. December 1894, werden die Betriebsresultate dieser Bahnen ab 1. Jänner 1895 nicht mehr separat ausgewiesen, sondern in jene der Bahngruppe I a mit einbezogen. Weiters wurde die Wiener Verbindungsbahn, welche nunmehr in das Eigenthum des Staates übergegangen ist, jedoch noch wie bisher durch die beiden anschliessenden Bahnen: Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Südbahn-Gesellschaft, betrieben wird, ab 1. Jänner l. J. in die Bahnengruppe II als „k. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern“ eingereiht.

Im Monate Jänner 1895 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 8,870.890 Personen und 8,752,301 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 24,952.970 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 843 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8,426.902 Personen und 8,260.404 t Güter 25,640.018 fl. oder per Kilometer 894 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5·7 pCt.

Das auf Grund der Betriebsresultate des Monates Jänner 1895 für das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 10.116 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1894 mit 10.728 fl. ermittelten kilometrischen Resultate um 612 fl. oder 5·7 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1895 ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:

		Gulden
1.	K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	89.124
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	47.724
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	31.260
4.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	24.864
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	23.460
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	22.932
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	19.944
8.	Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	18.876
9.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.832
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.172
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	17.040
12.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.824
13.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.440
14.	Böhmische Nordbahn	12.240
15.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.592
16.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.972
17.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.804
18.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.516
19.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.336
20.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.508
21.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.744
22.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.684
23.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.736
24.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	5.376

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1.	Localbahn Swoleňowes-Smečna	21.852
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14.748
3.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13.140
4.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10.272
5.	Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.720
6.	Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	8.998
7.	Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	8.916
8.	Neutitscheiner Localbahn	8.820
9.	Stauding-Stramberger Localbahn	8.268
10.	Kuttenberger Localbahn	8.172
11.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	7.476
12.	Bozen-Meraner Bahn	6.768
13.	K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.720
14.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.684
15.	Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	6.588
16.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.060
17.	Localbahn Petroszény-Lupény	6.000
18.	Budapester Localbahnen	5.376
19.	Gölnitzthalbahn	5.268
20.	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.	5.184
21.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.260
22.	Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	4.044
23.	Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway)	3.876
24.	K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.828
25.	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	3.744
26.	Poprádthalbahn	3.456
27.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.420
28.	Unterkrainer Bahnen	3.168
29.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	3.144
30.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	3.000
31.	Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	2.978
32.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.892
33.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.892
34.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.880

35. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 2.868
36. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 2.760
37. Kremsthalbahn 2.700
38. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . . 2.688
39. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 2.604
40. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.568
41. Localbahn Plan-Tachau 2.532
42. Localbahn Gleisdorf-Weiz 2.484
43. Kolomeaer Localbahnen 2.436
44. Ungthalbahn 2.424
45. Háromszéker Localbahnen 2.304
46. Bukowinaer Localbahnen 2.292
47. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.292
48. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.220
49. Zagorianer Bahn 2.220
50. Localbahn Auspitz 2.172
51. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz 2.172
52. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.172
53. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.136
54. Számosthalbahn 2.112
55. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.100
56. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.100
57. Localbahn Asch-Rossbach 2.064
58. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 2.040
59. Böhmische Commercialbahnen 2.016
60. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.992
61. Csetnekthalbahn 1.992
62. Mühlkreisbahn 1.968
63. Localbahn Wotic-Selčan 1.956
64. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft 1.956
65. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 1.944
66. Localbahn Kaschau-Torna 1.932
67. Localbahn Strakonitz-Winterberg 1.920
68. Localbahn Eperies-Bartfeld 1.908
69. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 1.860
70. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.848
71. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.812
72. Szilágysager Eisenbahn 1.812
73. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 1.800
74. Steyrthalbahn 1.788
75. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb) 1.764
76. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.752
77. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.716
78. Löcsethalbahn 1.716
79. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 1.704
80. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.668
81. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá 1.632
82. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.620
83. Muranythalbahn 1.608
84. Zsitvathalbahn 1.608
85. Mährische Westbahn 1.572
86. Biharer Vicinalbahnen 1.536
87. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.528
88. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.500
89. Torontaler Localbahnen 1.488
90. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 1.356
91. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.332
92. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.320
93. Steinamanger-Rum 1.308
94. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.300
95. Welser Localbahn 1.284
96. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.272
97. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.256
98. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.224
99. Székler Eisenbahn 1.224
100. Slavonische Localbahn 1.188
101. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.140
102. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.140
103. Murthalbahn 1.116
104. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 1.116
105. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.104
106. Matraer Vicinalbahnen 1.092
107. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.048
108. Localbahn Körös-Belovár 1.020
109. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.020
110. Gailthalbahn 1.008
111. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 996
112. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 984
113. Mezötur-Turkever Eisenbahn 972
114. Békéser Comitatsbahnen 924
115. Felek-Fogaraser Localbahn 924
116. Békes-Csánader Localbahn 876
117. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja . 840
118. Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 828
119. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb 792
120. Friauler Localbahn 744
121. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz 672
122. Localbahn Radkersburg-Luttenberg 600
123. Localbahn Borossebes-Menyháza 468
124. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód . 456
125. Localbahn Kaposvár-Mocsolád 348
126. Localbahn Warasdin-Golubovec 316
127. Taraczthalbahn 132

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1895 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen. %

Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . . 11·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A . . . . . 11·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 5·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B . . . . . 5·1
Böhmische Nordbahn . . . . 3·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 3·1
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn . . . . 2·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways. %

Localbahn Potscherad-Wurzmes . . . . 584·6
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin . . . . 53·7
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla . . . . . . 47·8
Muranythalbahn . . . . 44·1
Localbahn Zsebely-Csakovár . . . . 41·2
Localbahn Wodňan-Prachatitz . . . . 40·4
Haraszti-Ráczkever Localbahn . . . . 38·8
Localbahn Nagy-Károly—Somkuti . . . . . . 38·6
Localbahn Ruma-Vrdnik . . . . 31·7
Localbahn Mösel-Hüttenberg . . . . 29·6
Localbahn Kaschau-Torna . . . . 28·8
Gölnitzthalbahn . . . . 24·7
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . . . 23·7
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf) . . . . 23·3

	%
Localbahn Warasdin-Golubovec	22·9
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	22·9
Haromszéker Localbahnen	19·2
Localbahn Dolina-Wygoda	18·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	17·6
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	17·2
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	14·9
Felek-Fogaraser Localbahn	14·9
Békés-Csánader Localbahn	14·0
Budapester Localbahnen	13·1
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12·0
Kremsthalbahn	11·9
Localbahn Balaton-Szt.György—Somogy-Szobb	11·9
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	11·8
Löcsethalbahn	11·8
Localbahn Vinkovce-Brčka	11·6
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	11·4
Localbahn Budapest-Lajosmizse	10·6
Neutitscheiner Localbahn	10·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	9·4
Popródthalbahn	8·7
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	7·9
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7·7
Localbahn Strakonitz-Winterberg	7·4
Localbahn Petroszény-Lupény	7·3
Székler Eisenbahn	7·3
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	6·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	6·8
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	5·5
Localbahn Borossebes-Menyháza	5·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	5·2
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	4·8
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	4·1
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	4·1
Számosthalbahn	4·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·7
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	3·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	3·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	3·5
Matraer Vicinalbahnen	3·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	2·9
Slavonische Localbahn	2·0
Localbahn Asch-Rossbach	1·8
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·6
Szilágysager Eisenbahn	1·3
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasy	1·2
Bozen-Meraner Bahn	0·9
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	0·7

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1895 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·3
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	0·6
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·7
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	3·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	4·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·3
Eisenbahn Wien-Aspang	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn)	4·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	6·7
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	12·8
Mohács-Fünfkirchner Bahn	12·9
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	24·8

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	0·4
Zagorianer Bahn	0·5
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	0·6
Steyrthalbahn	2·6
Welser Localbahn	2·7
Böhmische Commercialbahnen	2·9
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	2·9
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	3·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	3·4
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	3·8
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	4·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	4·7
Mühlkreisbahn	5·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	5·8
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	5·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·7
Kolomeaer Localbahnen	8·1
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	9·3
Mährische Westbahn	10·3
Localbahn Eperies-Bartfeld	10·7
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	13·2
Kuttenberger Localbahn	13·5
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	13·8
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	14·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	14·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	14·8
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	15·8
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	16·2
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	17·1
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	18·5
Biharer Vicinalbahn	20·9
Stauding-Stramberger Localbahn	21·6
Terret-Kowasnaer Localbahn	22·6
Torontaler Localbahnen	22·9
Bukowinaer Localbahnen	23·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	24·2
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	24·9
Békéser Comitatsbahnen	28·0
Holics-Gödinger Localbahn	28·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	30·0
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	31·4
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	41·4
Unterkrainer Bahnen	43·1

	%
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	43·7
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn . .	44·1
Taraczthalbahn	63·3

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Jänner 1895 ausgewiesene Mehreinnahme gegen das Vorjahr resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre nach dem Inlande.

Die Einnahmen pro Jänner 1894 sind der definitiven Rechnung entnommen, wogegen die Einnahmen des Monates Jänner 1895 provisorisch ermittelt wurden.

Böhmische Commercialbahnen. Der Verkehr und dementsprechend die Gestaltung der Einnahmen waren im Berichtsmonate durch wiederholte Schneeverwehungen ungünstig beeinflusst.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat Jänner 1895 nachgewiesene Mehreinnahme resultirt hauptsächlich aus der gesteigerten Frequenz des Kohlenverkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Für den Monat Jänner 1895 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2202, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 28.498, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 30.700; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2847, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 19.253, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 22.100.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultirt aus dem stärkeren Verkehre von Kohle und diversen Gütern.

Die Einnahmen des Monates Jänner 1894 sind definitiv, jene des Vergleichsmonates 1895 provisorisch.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Am 1. Jänner 1895 wurde auf der Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing in Folge deren Uebergabe an die Commission für Verkehrsanlagen in Wien der Gesammtverkehr dauernd, und am 8. Jänner in der Strecke Hietzing—Ober-St. Veit für die Dauer des Canalbaues in der Badgasse eingestellt.

Es steht somit seit 9. Jänner von der südlichen Linie nur die Strecke Hietzing (Neue Welt)—Mödling im Betriebe.

Ausserdem musste im Monate Jänner 1895 in Folge der andauernden Schneefälle und der heftigen Schneestürme auf der nördlichen Linie der Verkehr an fünf Tagen, auf der südlichen Linie an sechs Tagen eingestellt werden. In Folge dieser Verkehrseinstellungen ergibt sich ein Ausfall in den Einnahmen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Bahnen, ausschliesslich der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat Jänner 1895, im Vergleiche zu den Resultaten desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 11.208 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 63.443 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 39.002 t mit einer Mindereinnahme von fl. 45.921.

Die Mehreinnahme aus dem Personen- und Güterverkehre beträgt somit fl. 17.522.

Von der ausgewiesenen Minderfrequenz entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 6436 Personen und auf die östlichen Linien 4772 Personen.

Dieser Ausfall ist jedoch nur ein ziffermässiger und findet seine Erklärung in der neuen Verrechnung, indem die Daten der Personenfrequenz der nunmehr verstaatlichten Linien der Mährischen Grenzbahn, der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, ferner der für eigene Rechnung betriebenen Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nicht mehr separat nachgewiesen, sondern nur einmal in Rechnung gezogen werden, während in dem gleichen Monate des Vorjahres bei getrennter Rechnung Transporte im Anschlussverkehre sowohl bei den vorbenannten Linien, als auch bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen verzeichnet erschienen.

Thatsächlich hat eine Mehrbeförderung an Personen stattgefunden, wodurch sich auch die erzielte Mehreinnahme von fl. 63.443 erklärt, an welcher die westlichen Linien mit fl. 57.636, die östlichen Linien mit fl. 5807 participiren.

Im Güterverkehre ist auf den östlichen Linien im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres eine Minderbeförderung von 83.671 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 124.719 zu verzeichnen, während die westlichen Linien bei einer Frequenzzunahme von 122.673 t eine Einnahmensteigerung von fl. 78.798 ausweisen.

Die Minderbeförderung und die geringere Einnahme auf den galizischen Linien sind im Gegenstandsmonate theils auf den bedeutenden Rückgang in der Ein- und Durchfuhr von Cerealien rumänischer und russischer Provenienz, theils auf die Minderverfrachtung von Bauholz, Petroleum und lebenden Thieren zurückzuführen.

Auf den westlichen Linien sind in Folge des schwächeren Exportes von Getreide, Malz und Mehl circa 916 Wagen und an Futtermitteln (Heu und Stroh) 2294 Wagen weniger befördert worden, dagegen ist namentlich in Folge der noch im Berichtsmonate andauernden Zuckercampagne eine namhafte Verkehrszunahme in den Artikeln

Kohle	10.378	Wagen
Rüben und Rübenschnitten .	10.140	„
Zucker	1.005	„
dann in den Artikeln		
Erze	2.033	„
Baumaterialien	2.534	„
Vieh, lebendes	1.083	„

zu verzeichnen.

Die ausgewiesene Zunahme an beförderten Tonnen steht nicht in gleichem Verhältnisse zu den erzielten Mehreinnahmen, weil bei den Artikeln Kohlen, Rüben und Rübenschnitten, sowie Baumaterialien im Vergleiche zu Getreide und Futtermitteln kürzere Verfrachtungsdistanzen und niedrigere Einheitssätze vorkommen.

Böhmische Westbahn. Im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres ist zu verzeichnen:

Im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 7031 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 6881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1895	1894	Im Monate Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	2,244.998	1,964.945	1,462.640	5,021.233	6,483.873	817	6,443.363	822	— 0·6	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.959	5.745	636	1.949	2.585	172	2.535	169	+ 1·8	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	14.838	19.281	5.835	27.715	33.550	191	43.990	250	— 23·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.515	. . . .	4.037	4.037	505	3.407	426	+ 18·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4 591	1.802	1.183	3.166	4.349	217	6.200	310	— 30·0	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	2.712	328	536	521	1.057	62	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.641	1.302	1.511	1 698	3.209	82	3.338	86	— 4·7	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	2.593	779	977	1.619	2.596	84	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.289	2.002	1.212	1.887	3.099	207	3.640	243	— 14.8	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2.604	6.571	446	6.255	6.701	203	7.303	221	— 8·1	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	12.999	7.218	9.179	10.770	19.949	224	23.107	260	— 13·8	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.146	6.531	2.599	9.171	11.770	131	13.159	146	— 10·3	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.529	5.392	158	1.618	1.776	355	1.368	274	+ 29·6	5	5
Murthalb. (Unzmarkt-Mauterndorf)	76	. . .	9.123	1.625	2.936	4.134	7.070	93	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	7	. . .	1.579	794	459	1.020	1.479	211	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.919	13.983	227	10.359	10.586	623	1.542	91	+584·6	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	3.091	1.029	580	919	1.499	150	1.554	155	— 3·2	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	6.963	2.100	1.759	3.367	5.126	160	4.757	149	+ 7·4	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	72	21.424	10.282	9.184	26.198	35.382	264	33.400	464	— 43·1	134	72
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.563	717	535	710	1.245	113	1.639	149	— 24·2	11	11
Welser Localbahn	53	53	12.012	1.944	3.004	2.643	5.647	107	5.804	110	— 2·7	53	33
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	6.068	25.803	1.148	8.191	9.339	549	16.569	975	— 43·7	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	6.505	1 372	1.534	2.557	4.091	146	2.898	104	+ 40·4	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	1.963	1.766	801	1.962	2.763	163	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.341	34.449	142	9.686	9.828	1.229	8.560	1.070	+ 14·9	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.024	9.696	542	7.112	7.654	319	8.897	371	— 14·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.345	5.653	306	2.493	2.799	560	2.594	519	+ 7·9	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	59.069	102.777	1.536	57.877	59.413	7.427	58.046	7.256	+ 2·4	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	128.595	687.564	29.597	372.041	401.638	3.977	389 675	3.858	+ 3·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	151.176	162.603	61.624	264.769	326.393	1.020	316.188	988	+ 3·2	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	50.260	249.176	29.261	279.952	309.213	1.662	278.513	1.497	+ 11·0	186	186
Linie lit. B	236	236	73.584	307.024	33.407	427.917	461.324	1.955	439.224	1.861	+ 5·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	26.840	66.652	9.872	125.325	135.197	1.486	140.906	1.548	— 4·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	610.954	994.936	434.373	2,264.513	2,698.886	2.605	2,837.683	2.739	— 4·9	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	60.219	30.856	13.307	28.610	41.917	162	48.933	189	— 14·3	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	42.102	87.063	16.755	115.847	132.602	2.072	136.292	2.130	— 2·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	5.833	52.153	1.351	27.316	28.667	1.911	25.748	1.717	+ 11·3	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monates: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
2,244.998	1,964.945	1,462.640	5,021.233	6,483.873	817	1,406.621	5,036.742	6,443.363	822	— 0·6	9.804	9.864	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
5.959	5.745	636	1.949	2.585	172	517	2.018	2.535	169	+ 1·8	2.064	2.028	Asch-Rossbach
14.838	19 281	5.835	27.715	33.550	191	6.964	37.026	43.990	250	— 23·6	2.292	3.000	Bukowinaer Localb.
. . . .	4.515	. . . .	4.037	4.037	505	. . . .	3.407	3.407	426	+ 18·5	6.060	5.112	Dolina-Wygoda
4.591	1.802	1.183	3.166	4.349	217	1.193	5.007	6.200	310	— 30·0	2·604	3.720	Fehring-Fürstenfeld
2.712	328	536	521	1.057	62	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	744	. . .	Friauler Bahn
7.641	1.302	1.511	1.698	3.209	82	1.490	1.848	3.338	86	— 4·7	984	1.032	Fürstenfeld-Hartberg
2.593	779	977	1.619	2.596	84	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.008	. . .	Gailthalbahn
4.289	2.002	1.212	1.887	3.099	207	1.112	2.528	3.640	243	— 14·8	2.484	2.916	Gleisdorf-Weiz
2 604	6.571	446	6.255	6.701	203	760	6.543	7.303	221	— 8·1	2.436	2.652	Kolomeaer Localbahnen
12.999	7.218	9.179	10.770	19.949	224	9.105	14.002	23.107	260	— 13·8	2.688	3.120	Lemberg-Bełzec
9.146	6.531	2.599	9.171	11.770	131	2.480	10.679	13.159	146	— 10·3	1.572	1.752	Mährische Westbahn
1.529	5.392	158	1.618	1.776	355	157	1.211	1.368	274	+ 29·6	4.260	3.288	Mösel-Hüttenberg
9.123	1.625	2.936	4.134	7.070	93	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.116	. . .	Murthalbahn
1.579	794	459	1.020	1.479	211	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.532	. . .	Plan-Tachau
1.919	13.983	227	10.359	10.586	623	177	1.365	1.542	91	+584·6	7.476	1.092	Potscherad-Wurzmes
3.091	1.029	580	919	1.499	150	607	947	1.554	155	— 3·2	1.800	1.860	Schwarzenau-Waidhofen
6.963	2.100	1.759	3.367	5.126	160	1.614	3.143	4.757	149	+ 7·4	1.920	1.788	Strakonitz-Winterberg
21.424	10.282	9.184	26.198	35.382	264	5.148	28.252	33.400	464	— 43·1	3.168	5.568	Unterkrainer Bahnen
2.563	717	535	710	1.245	113	445	1.194	1.639	149	— 24·2	1.356	1.788	Vöcklabruck-Kammer
12.012	1.944	3.004	2.643	5.647	107	3.122	2.682	5 804	110	— 2·7	1.284	1.320	Welser Localbahnen
6.068	25.803	1.148	8.191	9.339	549	2.101	14.468	16.569	975	— 43·7	6.588	11.700	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
6.505	1.372	1.534	2.557	4.091	146	1.476	1.422	2.898	104	+ 40·4	1.752	1.248	Wodňan-Prachatitz
1.963	1.766	801	1.962	2.763	163	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.956	. . .	Wotic-Selčan
1.341	34.449	142	9.686	9.828	1.229	184	8.376	8.560	1.070	+ 14·9	14.748	12.840	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.024	9.696	542	7.112	7.654	319	513	8.384	8.897	371	— 14·0	3.828	4.452	Časlau-Zawratetz
1.345	5.653	306	2.493	2.799	56	76	2.518	2.594	519	+ 7·9	6.720	6.228	Königshan-Schatzlar
59.069	102.777	1.536	57.877	59.413	7.427	1.227	56.819	58.046	7.256	+ 2·4	89.124	87.072	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
128.595	687.564	29.597	372.041	401.638	3.977	29.387	360.288	389.675	3.858	+ 3·1	47.724	46.296	Aussig-Teplitzer Eisenb.
151.176	162.603	61.624	264.769	326.393	1.020	60.194	255.994	316.188	988	+ 3·2	12.240	11.856	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
50.260	249.176	29.261	279.952	309.213	1.662	27.059	251.454	278.513	1.497	+ 11·0	19.944	17.964	Linie lit. A
73.584	307.024	33.407	427.917	461.324	1.955	30.560	408.664	439.224	1.861	+ 5·1	23.460	22.332	Linie lit. B
26.840	66.652	9.872	125.325	135.197	1.486	9.766	131.140	140.906	1.548	— 4·0	17.832	18.576	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
610.954	994.936	434.373	2,264.513	2,698.886	2.605	413.265	2,424.418	2,837.683	2.739	— 4·9	31.260	32.868	Hauptbahnnetz
60.219	30.856	13.307	28.610	41.917	162	14.246	34.687	48.933	189	— 14·3	1.944	2.268	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
42.102	87.063	16.755	115.847	132.602	2.072	16.566	119.726	136.292	2.130	— 2·7	24.864	25.560	Oesterr. Strecke
5.833	52.153	1.351	27.316	28.667	1.911	1.565	24.183	25.748	1.717	+ 11·3	22.932	20.604	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1895	1894	Im Monate Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	208.791	228.395	156.769	546.433	703.202	1.120	752.725	1.199	— 6·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	99.960	263.100	63.339	377.507	440.846	1.431	460.881	1.496	— 4·3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	471.945	631.390	405.874	1,534.282	1,940.156	1.420	2,018.673	1.478	— 3·9	1.366	1 366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	22.357	22.795	5.870	20.283	26.153	793	24.799	751	+ 5·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	611.536	376.437	519.316	1,860.196	2,379.512	1.573	2,422.901	1.601	— 1·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.090	. . . .	588	. . . .	588	147	647	162	— 9·3	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	110.941	133.115	49.263	226.028	275.291	966	276.173	969	— 0·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	57.490	22.046	15 378	27.201	42.579	478	44.720	502	— 4·7	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	17.404	52.979	5.923	68.962	74.885	1.152	75.754	1.165	— 1·1	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	4.247	1.527	467	802	1.269	181	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	19.994	30.730	5.425	26.720	32.145	168	33.056	173	— 2·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	13.914	4.223	8.628	8.856	17.484	564	17.324	559	+ 0·9	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	1.149	1.050	564	1.808	2.372	95	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.216	1.935	693	3.162	3.855	154	4.726	189	— 18·5	25	25
Kremsthalbahn	70	70	14.242	8.709	4.708	11.027	15.735	225	14.083	201	+ 11·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.010	3.059	823	1.219	2.042	681	2.360	787	— 13·5	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.740	935	4.050	1.696	5.746	239	5.336	222	+ 7·7	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	5 533	1.202	3.994	5.538	9.532	164	10.097	174	— 5·7	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.652	5.746	1.396	4.483	5.879	735	5.324	666	+ 10·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.742	2.037	453	2.268	2.721	181	3.615	241	— 24·9	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	1.951	399	602	656	1.258	50	1.290	52	— 3·8	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	40.859	13.337	12.710	12.763	25.473	749	16.093	1.341	— 44·2	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	64	7.761	2.599	2.800	3.399	6.199	93	5.570	87	+ 6·9	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.232	17.146	1.073	11.324	12.397	689	15.820	879	— 21·6	18	18
Steyrthalbahn	48	48	9.110	4.183	2.700	4.430	7.130	149	7.337	153	— 2·6	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.576	27.300	146	18.063	18.209	1.821	15.493	1.549	+ 17·6	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.902	9.363	1.610	11.544	13.154	337	13.225	339	— 0·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz; Pöltschach-Gobonitz; Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	7.101	4.027	1.633	3.736	5.369	110	5.058	103	+ 6·8	49	49
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	45.144	5 320	4.043	3.389	7.432	743	7.091	709	+ 4·8	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	40	45	136.293	485	16.544	733	17.277	432	20.818	463	— 6·7	40	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	30.970	. . . .	3.870	. . . .	3.870	323	3.765	314	+ 2·9	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	101.247	. . . .	7.662	. . . .	7.662	1.095	7.409	1.058	+ 3·5	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	64.093	995	4.363	497	4.860	810	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	69.239	. . . .	5.133	. . . .	5.133	856	4.582	764	+ 12·0	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	3.890	2.000	591	1.695	2.286	163	2.087	149	— 9.4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	14	13	30.721	1.855	3.543	818	4.361	312	3.283	253	+ 23·3	14	13
Summe	16.375	16.011	5,850.493	6,758.847	3,463.696	13,938.675	17,402.371	1.063	17,612.947	1100	— 3·4	16.375	16.011

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Nordwestbahn:
208 791	228.395	156.769	546.433	703.202	1.120	155.395	597.330	752.725	1.199	— 6·7	13.440	14.388	Garantirte Strecken
99.960	263.100	63.339	377.507	440.846	1.431	62.852	398.029	460.881	1.496	— 4·3	17.172	17.952	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
471.945	631.390	405.874	1,534.282	1,940.156	1.420	384.657	1,634.016	2,018.673	1.478	— 3·9	17.040	17.736	Oesterr. Linien
22.357	22.795	5 870	20.283	26.153	793	5.808	18.991	24.799	751	+ 5·6	9.516	9.012	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
611.536	376.437	519.316	1,860.196	2,379.512	1.573	516.070	1,906.831	2,422.901	1.601	— 1·7	18.876	19.212	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
4.090	. . . . .	588	. . . . .	588	147	647	. . . . .	647	162	— 9·3	1.764	1 944	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
110.941	133.115	49.263	226.028	275.291	966	47.269	228.904	276.173	969	— 0·3	11.592	11.628	Südnordd. Verbindgsb.
57.490	22.046	15.378	27.201	42.579	478	16.339	28.381	44.720	502	— 4·7	5.736	6.024	Wien-Aspang Bahn
17.404	52.979	5.923	68.962	74.885	1.152	5.649	70.105	75.754	1.165	— 1·1	13.824	13.980	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
4.247	1.527	467	802	1.269	181	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.172	. . .	Auspitzer Localbahn
19.914	30.730	5.425	26.720	32.145	168	5.809	27.247	33.056	173	— 2·9	2.616	2.076	Böhm. Commerialb.
13.914	4.223	8.628	8.856	17.484	564	8.518	8.806	17.324	559	+ 0·9	6.768	6.708	Bozen-Meraner Bahn
1.149	1.050	564	1.808	2.372	95	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.140	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
2.216	1.935	693	3.162	3.855	154	752	3.974	4.726	189	— 18·5	1.848	2.268	Gr.-Priesen-W.-Auscha
14.242	8.709	4.708	11.027	15.735	225	4 476	9.607	14.083	201	+ 11·9	2.700	2.412	Kremsthalbahn
8.010	3.059	823	1.219	2.042	681	751	1.609	2.360	787	— 13·5	8.172	9.444	Kuttenberger Localb.
6 740	935	4.050	1.696	5.746	239	3.386	1.950	5.336	222	+ 7 7	2.868	2.664	Mori-Arco-Riva a. G.
5.533	1.202	3.994	5.538	9.532	164	4.385	5.712	10.097	174	— 5·7	1.968	2.088	Mühlkreisbahn
7.652	5.746	1.396	4.483	5.879	735	1.414	3.910	5.324	666	+ 10·4	8.820	7.992	Neutitscheiner Localb.
1.742	2.037	453	2.268	2.721	181	623	2.992	3.615	241	— 24 9	2.172	2.892	Reichenau a/K.-Solnitz
1.951	399	602	656	1.258	50	790	500	1.290	52	— 3·8	600	624	Radkersburg-Luttenbg.
40.859	13.337	12.710	12.763	25.473	749	5.873	10.220	16.093	1.341	— 44·1	8.998	16.092	Reichenberg-Gablonz
7.761	2.599	2.800	3.399	6.199	93	2.856	2.714	5.570	87	+ 6·9	1.116	1.044	Salzkammergut-Localb.
5.232	17.146	1.073	11.324	12.397	689	972	14.848	15.820	879	— 21·6	8.268	10.548	Stauding-Stramberger
9.110	4.183	2.700	4.430	7.130	149	2.930	4.407	7.337	153	— 2·6	1.788	1.836	Steyrthalbahn
1.576	27.300	146	18.063	18.209	1.821	136	15.357	15.493	1.549	+ 17·6	21.852	18.588	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
4.902	9.363	1.610	11.544	13.154	337	1.609	11.616	13.225	339	— 0·6	4.044	4.068	Cilli-Wöllan
7.101	4.027	1.633	3.736	5.369	110	1.760	3.298	5.058	103	+ 6·8	1.320	1.236	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
													Dampftramway.
45.144	5.320	4.043	3.389	7.432	743	4.724	2.367	7.091	709	+ 4·8	8.916	8.508	Brünner Localeisenb.-G.
136.293	485	16.544	733	17.277	432	20.063	755	20.818	463	— 6·7	5.184	5.556	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
30.970	. . . . .	3.870	. . . . .	3.870	323	3.765	. . . . .	3.765	314	+ 2·9	3.876	3.768	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
101.247	. . . . .	7.662	. . . . .	7.662	1.095	7.409	. . . . .	7.409	1.058	+ 3·5	13.140	12.696	Dampftr. Wien-Nussd.
64.093	995	4.363	497	4.860	810	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	9.720	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
69.239	. . . . .	5.133	. . . . .	5.133	856	4.582	. . . . .	4.582	764	+ 12·0	10.272	9.168	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
3.890	2.000	591	1.695	2.286	163	533	1.554	2.087	149	+ 9·4	1.956	1.788	Salzburger Eisenb. u. Tr.
30.721	1.855	3.543	818	4.361	312	3.234	49	3.283	253	+ 23·3	3.744	3.036	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
5,850.493	6,758.847	3,463.696	13,938.675	17,402.371	1.063	3,335.733	14,277.214	17,612.947	1.100	— 3·4	12.756	13.212	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1895	1894	Im Monate Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	2.120.000	1,310.500	1,290.000	4,586.700	5,876.700	778	6,367.706	850	— 8·4	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	20.000	18.700	8.000	22.500	30.500	448	40.581	596	— 24·8	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.400	3.150	9.200	6.300	15.500	139	14.919	134	+ 3·7	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	4.500	1.500	1.800	2.200	4.000	66	3.551	59	+ 11·9	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.500	1.500	3.000	3.000	6.000	73	5.309	64	+ 14·0	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.400	1.400	1.700	2.100	3.800	77	5.268	107	— 28·0	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	20.000	4.500	8.000	8.900	16.900	128	21.428	162	— 20·9	132	132
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	64	4.600	2.500	2.300	3.700	6.000	94	5.466	85	+ 10·6	64	64
Csetnekthalbahn	24	. . .	2.600	1.700	500	3.500	4.000	166	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	130	130	10.000	3.400	6.000	6.000	12.000	92	13.793	106	— 13·2	130	130
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	7.800	3.600	3.900	4.700	8.600	151	8.571	150	+ 0·7	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	. . .	4.400	800	2.200	1.300	3.500	106	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	77	3.487	67	+ 14·9	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.100	5.100	2.300	10.200	12.500	250	12.015	240	+ 4·1	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	13.700	4.500	11.000	9.000	20.000	285	18.968	271	+ 5·2	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	9.600	3.600	4.800	7.200	12.000	102	11.637	98	+ 4·1	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	18.000	7.200	9.000	14.500	23.500	192	19.690	161	+ 19·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	. . .	1.200	100	350	150	500	38	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	3.600	1.300	1.800	2.200	4.000	125	3.241	101	+ 23·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.100	500	450	550	1.000	83	994	82	+ 1·2	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	. . .	900	150	450	300	750	29	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	7.000	3.700	3.500	5.500	9.000	161	5.023	125	+ 28·8	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.000	2.400	1.500	3.500	5.000	111	7.283	162	— 31·4	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	. . .	3.600	500	1.800	1.000	2.800	85	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.500	1.300	1.400	1.700	3.100	135	3.217	139	— 2·9	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	4.000	2.000	2.000	3.000	5.000	56	5.162	58	— 3·4	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	4.100	1.800	2.500	2.200	4.700	142	4.216	127	+ 11·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.200	3.500	4.500	7.100	11.600	91	11.174	88	+ 3·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.900	600	550	750	1.300	81	1.388	86	— 5·8	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.100	2.000	1.400	4.100	5.500	134	3.832	93	+ 44·1	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	3.700	3.400	3.100	6.900	10.000	175	9.686	169	+ 3·5	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	3.200	6.300	800	8.200	9.000	500	8.388	466	+ 7·3	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	2.800	2.400	1.400	3.600	5.000	143	8.565	244	— 41·4	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	2.400	100	2.900	3.000	166	2.267	126	+ 31·7	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	8.200	3.700	4.500	7.500	12.000	99	4.775	97	+ 2·0	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.400	1.800	2.000	2.000	4.000	85	3.852	82	+ 3·6	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	9.800	2.600	4.000	5.200	10.100	191	9.972	188	+ 1·6	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	4.800	1.000	1.200	1.100	2.300	109	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	7.000	3.500	3.500	7.000	10.500	175	11.018	183	— 4·3	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.100	1.300	2.200	1.800	4.000	102	3.722	95	+ 7·3	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásárhely	37	37	5.000	800	2.500	1.000	3.500	95	3.351	90	+ 5·5	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	3.800	7.000	5.000	11.200	16.200	151	15.994	149	+ 1·3	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	50	200	150	350	11	963	30	— 63·3	32	32
Torontaler Localbahnen	182	109	28.800	4.700	13.000	9.500	22.500	124	17.560	161	— 22·9	182	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.500	1.700	1.500	2.300	3.800	119	3.735	117	+ 1·7	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	5.000	1.500	2.500	3.000	5.500	69	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	8.100	3.000	9.000	12.000	240	10.781	215	+ 11·6	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.000	500	900	700	1.600	43	1.316	35	+ 22·9	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	31.100	20.500	14.000	41.000	55.000	185	49.295	166	+ 11·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	18.400	6.100	9.200	12.300	21.500	185	21.602	186	— 0·5	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	1.600	800	800	800	1.600	178	1.137	126	+ 41·2	9	9
Zsitvathalbahn	41	. . .	3.500	2.100	1.400	4.100	5.500	134	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	74.923	169.005	37.592	234.650	272.242	709	278.370	725	— 2·2	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	3.633	30.880	1.726	35.934	37.660	557	43.283	640	— 12·9	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	39.413	43.010	11.507	54.840	66.347	562	76.183	645	— 12·8	118	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	703	703	109.614	154.625	129.731	455.064	584.795	831	595.476	847	— 1·9	703	703

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
2,120.000	1,310.500	1,290.000	4,586.700	5,876.700	778	1,233.073	5,134.633	6,367.706	850	— 8·4	9.336	10.200	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
20.000	18.700	8.000	22.500	30.500	448	9.342	31.239	40.581	596	— 24·8	5.376	7.152	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
18.400	3.150	9.200	6.300	15.500	139	9.202	5.717	14.919	134	+ 3·7	1.668	1.608	Bács-Bodrogher Com. B.
4.500	1.500	1.800	2.200	4.000	66	1.848	1.703	3.551	59	+ 11·9	792	708	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
7.500	1.500	3.000	3.000	6.000	73	3.440	1.869	5.309	64	+ 14·0	876	768	Békés-Csanáder Bahn
3.400	1.400	1.700	2.100	3.800	77	1.721	3.547	5.268	107	— 28·0	924	1.280	Békéser Comitatsbahnen
20.000	4.500	8.000	8.900	16.900	128	8.897	12 531	21.428	162	— 20·9	1.536	1.944	Biharer Vicinalbahn
4.600	2.500	2.300	3.700	6.000	94	3.000	2.466	5.466	85	+ 10·6	1.048	1.020	Budapest-Lájosmizse
2.600	1.700	500	3.500	4.000	166	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.992	. . .	Csetnekthalbahn
10.000	3.400	6.000	6.000	12.000	92	6.578	7.215	13.793	106	— 13·2	1.104	1.272	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
7.800	3.600	3.900	4.700	8.600	151	4.030	4.541	8.571	150	+ 0·7	1.812	1.800	Debreczin-Hajdu-Nánás
4.400	800	2.200	1.300	3.500	106	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.272	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
4.000	1.000	2.000	2.000	4.000	77	2.217	1.270	3.487	67	+ 14·9	924	804	Felek-Fogaraser Bahn
5.100	5.100	2.300	10.200	12.500	250	2.531	9.484	12.015	240	+ 4·1	3.000	2.880	Gran—Almás-Füzitö
13.700	4.500	11.000	9.000	20.000	285	9.563	9.405	18.968	271	+ 5·2	3.420	3.252	G. Kikinda-G. Becskerek
9.600	3.600	4.800	7.200	12.000	102	4.877	6.760	11.637	98	+ 4·1	1.224	1.176	Grosswardein-B.-Vaskoh
18.000	7.200	9.000	14.500	23.500	192	9.804	9.886	19.690	161	+ 19·2	2.304	1.932	Háromszéker Localb.
1.200	1.00	350	150	500	38	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	456	. . .	Hermannst.-N. Disznod
3.600	1.300	1.800	2.200	4.000	125	1.929	1.312	3.241	101	+ 23·7	1.500	1.212	Hermannst.-Rothenthp.
1.100	500	450	550	1.000	83	360	634	994	82	+ 1·2	996	984	Hidegkut-Gyönk-Tamási
900	150	450	300	750	29	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	348	. . .	Kaposvár-Mocsolad
7.000	3.700	3.500	5.500	9.000	161	2.818	2.205	5.023	125	+ 28·8	1.932	1.500	Kaschau-Torna
3.000	2.400	1.500	3.500	5.000	111	1.918	5.365	7.283	162	— 31·4	1.332	1.944	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
3.600	500	1.800	1.000	2.800	85	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.020	. . .	Körös-Belovar Lb.
3.500	1.300	1·400	1.700	3.100	135	1.123	2.094	3.217	139	— 2·9	1.620	1.668	Kun-St. Marton-Szentes
4.000	2.000	2.000	3.000	5.000	56	1.880	3.282	5.162	58	— 3·4	672	696	Máros-Ludás—Bistritz
4.100	1.800	2.500	2.200	4.700	142	1.905	2.311	4.216	127	+ 11·8	1.704	1.524	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
11.200	3.500	4.500	7.100	11.600	91	3.535	7.639	11.174	88	+ 3·4	1.092	1.056	Matraer Vicinalbahnen
1.900	600	550	750	1.300	81	589	799	1.388	86	— 5·8	972	1.032	Mezötur-Turkever E.
3.100	2.000	1.400	4.100	5.500	134	1.059	2.773	3.832	93	+ 44·1	1.608	1.116	Muránythalbahn
3.700	3.400	3.100	6.900	10.000	175	2.785	6.901	9.686	169	+ 3·5	2.100	2.028	Nyiregyháza-M.-Szalka
3.200	6.300	800	8.200	9.000	500	656	7.732	8.388	466	+ 7·3	6.000	5.592	Petroszény-Lupény
2.800	2.400	1.400	3.600	5.000	143	2.657	5.908	8.565	244	— 41·4	1.716	2.928	P. Tenyö-K. Szt. Marton
300	2.400	100	2.900	3.000	166	80	2.187	2.267	126	+ 31·7	1.992	1.512	Ruma-Vrdnik
8.200	3.700	4.500	7.500	12.000	99	1.435	3.340	4.775	97	+ 2·0	1.188	1.164	Slavonische Localbahn
4.400	1.800	2.000	2.000	4.000	85	2.160	1.692	3.852	82	+ 3·6	1.020	984	Somogy-Szobb-Barcs
9.800	2.600	4.900	5.200	10.100	191	4.829	5.143	9.972	188	+ 1·6	2.292	2.256	Steinamanger-Pinkafeld
4.800	1.000	1.200	1.100	2.300	109	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.308	. . .	Steinamanger-Rum
7.000	3.500	3.500	7.000	10.500	175	3.326	7.692	11.018	183	— 4 3	2.100	2.196	Száthmar-Nagybánya
3.100	1.300	2.200	1.800	4.000	102	1.900	1.822	3.722	95	+ 7·3	1.224	1.140	Székler Bahn
5.000	8.000	2.500	1.000	3.500	95	2.775	576	3.351	90	+ 5·5	1.140	1.080	Szentes-H.-M.-Vásárhely
3.800	7.000	5.000	11.200	16.200	151	5.018	10.976	15.994	149	+ 1·3	1.812	1.788	Szilágyságer Eisenb.
500	50	200	150	350	11	331	632	963	30	— 63·3	132	360	Taraczthalbahn
28.800	4.700	13.000	9.500	22.500	124	7.393	10.167	17.560	161	— 22·9	1.488	1.932	Torontaler Localb.
2.500	1.700	1.500	2.300	3.800	119	1.455	2.280	3.735	117	+ 1·7	1.528	1.404	Ujszász-Jászapáther E.
5.000	1.500	2.500	3.000	5.500	69	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	828	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
2.500	8.100	3.000	9.000	12.000	240	2.608	8.173	10.781	215	+ 11·6	2.880	2.580	Vinkovce-Brčka
2.000	500	900	700	1.600	43	775	541	1.316	35	+ 22·9	316	420	Warasdin-Golubovec
31.100	20.500	14.000	41.000	55.000	185	16.357	32.938	49.295	166	+ 11·4	2.220	1.992	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
18.400	6.100	9.200	12.300	21.500	185	8.402	13.200	21.602	186	— 0·5	2.220	2.232	Zagorianer Bahn
1.600	800	800	800	1.600	178	741	396	1.137	126	+ 41·2	2.136	1.516	Zsebely-Csákovárer Lb.
3.500	2.100	1.400	4.100	5.500	134	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.608	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
74.923	169.005	37.592	234.650	272.242	709	41.234	237.136	278.370	725	— 2·2	8.508	8.700	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
3.633	30.880	1.726	35.934	37.660	537	2.104	41.179	43.283	640	— 12·9	6.684	7.680	Mohács-Fünfkirchner E.
39.413	43.010	11.507	54.840	66.347	562	12.642	63.541	76.183	645	— 12·8	6.744	7.740	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
109.614	154 625	129.731	455.064	584.795	831	128.870	466.606	595.476	847	— 1·9	9.972	10.164	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1895	1894	Im Monate Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	43.384	26.913	25.060	35.370	78.430	241	94.500	291	− 17·1	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	446	8.781	170	8.675	8.845	230	8.876	231	+ 0·4	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	366	1.186	110	720	830	39	780	37	+ 5·4	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	4.017	12.667	4.162	22.240	26.402	214	21.401	174	+ 22·9	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	148.583	2.221	17.512	1.420	18.932	448	16.669	396	+ 13·1	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.220	1.748	3.687	773	4.460	557	3.805	475	+ 17·2	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	3.251	2.188	2.181	4.558	6.739	159	8.000	178	− 10·7	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.528	13.487	681	13.800	14.481	439	11.617	352	+ 24·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.066	677	1.574	1.070	2.644	155	3.153	185	− 16·2	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	10.347	681	2.006	718	2.724	100	1.952	72	+ 38·8	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.205	1.399	144	748	892	262	1.244	366	− 28·4	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	1.917	3.319	282	946	1.228	136	825	92	+ 47·8	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.168	680	744	961	1.705	170	2.010	201	− 15·8	10	10
Löcsethalbahn	13	13	3.273	1.213	989	876	1.865	143	1.664	128	+ 11·8	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	4.922	8.708	1.206	13.399	14.605	241	15.520	256	+ 5·8	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	68	68	4.048	7.569	1.581	15.271	16.852	248	12.198	179	+ 38·6	68	68
Poprádthalbahn	15	15	4.525	5.116	1.048	3.282	4.330	288	3.974	265	+ 8·7	15	15
Számosthalbahn	222	222	28.599	9.948	16.862	22.338	39.200	176	37.503	169	+ 4·1	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.292	1.918	324	912	1.236	103	808	67	+ 53·7	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	1.551	485	353	348	701	70	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	6	3.600	1	1.050	1·051	181	1.362	234	− 22·6	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	6.300	4.680	1.958	6.745	8.703	202	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Summe	13.231	12.684	3,020.397	1,993.454	1,728.791	5,821.808	7,550.599	571	8,027.071	633	− 10·0	13.231	12.684
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.375	16.011	5,850.493	6,758.847	3,463.696	13,938.675	17,402.371	1.063	17,612.947	1.101	− 3·5	16.375	16.011
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.231	12.684	3,020.397	1,993.454	1,728.791	5,821.808	7,550.599	571	8,027.071	633	− 10·0	13.231	12.684
Hauptsumme	29.606	28.695	8,870.890	8,752.301	5,192.487	19,760.483	24,952.970	843	25,640.018	894	− 5·7	29.606	28.695
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	479	5	183	5	188	34	230	41	− 17·1	5·5	5·5
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	8.364	3.896	3.632	10.717	14.349	137	12.250	117	+ 17·1	105	105
K. und k. Bosna-Bahn:													
Bosn.-Brod—Zenica	190	190	9.969	12.312	10.520	44.572	55.092	290	54.236	285	+ 1·7	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	12.054	9.689	6.512	19.149	25.661	324	22.552	285	+ 13·6	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen	316	275	26.772	18.281	10.072	40.184	50.256	159	41.797	162	+ 4·0	316	275

*) Der Betrieb bleibt während der Winterzeit eingestellt.

Im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 14.599 Tonnen mit einer Mehreinnahme von fl. 30.630.

Die Mindereinnahmen im Personenverkehre sind vorwiegend den für den Reiseverkehr ungünstigen Witterungsverhältnissen, die Mehreinnahmen im Güterverkehre dem stärkeren Verkehre an Erzen, Coaks und Roheisen zuzuschreiben.

M ä h r i s c h - s c h l e s i s c h e C e n t r a l b a h n. Die für den Monat Jänner ausgewiesenen Mindereinnahmen betragen gegen die erzielten Ergebnisse im gleichen Monate des Vorjahres fl. 761. An diesen Mindereinnahmen participirt der Personenverkehr, bei einer Minderfrequenz von 2550 Personen, mit fl. 543, der Güterverkehr, bei einer Minderbeförderung von 2465 t, mit fl. 218.

L o c a l b a h n F e h r i n g - F ü r s t e n f e l d. Bezüglich dieser Linie ist zu bemerken, dass ein Minus von fl. 1851 resultirt, welches fast zur Gänze auf Rechnung des Güterverkehres zu setzen ist, der in Folge der Minderverfrachtung von Tabak und Tabakfabrikaten eine Einbusse erfahren hat.

L o c a l b a h n P o t s c h e r a d - W u r z m e s. Die Mehreinnahme im Güterverkehre beträgt auf dieser Linie fl. 8994 und ist zumeist dem regeren Verkehre in Kohle, Rüben und Rübenschnitten und in Zucker zuzuschreiben.

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner — 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monates: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Selbstständige Localbahnen
43.384	26.913	25.060	53.370	78.430	241	25.700	68.800	94.500	291	— 17·1	2.892	3.492	Arader u. Csánader E.
446	8.781	170	8.675	8.845	230	217	8.659	8.876	231	— 0·4	2.760	2.772	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
366	1.186	110	720	830	39	94	686	780	37	+ 5·4	468	444	Borossebes-Menyháza
4.017	12.667	4.162	22.240	26.402	214	3.655	17.746	21.401	174	+ 22·9	2.568	2.088	Barcs-Pakraczer E.
148.583	2.221	17.512	1.420	18.932	448	15.568	1.101	16.669	396	+ 13·1	5.376	4 752	Budapester Localb.
39.220	1.748	3.687	773	4.460	557	3.066	739	3.805	475	+ 17 2	6.684	5·700	Budapest-Szt. Lörincz
3.251	2.188	2.181	4.558	6.739	159	2.010	5.990	8.000	178	— 10·7	1.908	2.136	Eperjes-Bartfeld
3.528	13.487	681	13.800	14.481	439	535	11.082	11.617	352	+ 24·7	5.268	4.224	Gölnitzthal-Bahn
6 066	677	1.574	1.070	2.644	155	1.698	1.455	3.153	185	— 16·2	1.860	2.220	Güns-Steinamanger
10.347	681	2 006	718	2.724	100	1.596	356	1.952	72	+ 38·8	1.300	884	Haraszti-Ráczkeve
1.205	1.399	144	748	892	262	194	1.050	1.244	366	— 28·4	3.144	4.392	Holics-Gödinger Localb.
1.917	3.319	282	946	1.228	136	334	491	825	92	+ 47·8	1.632	1.104	Késmark-Szepes-Bélá
2.168	680	744	961	1.705	170	816	1 194	2.010	201	— 15·8	2.040	2.412	Keszthély-B. Szt. György
3.273	1.213	989	876	1.865	143	924	740	1.664	128	+ 11·8	1.716	1.536	Löcsethalbahn
4.922	8.708	1.206	13.399	14.605	241	1.221	14.299	15.520	256	— 5·8	2·892	3.072	Marmaroser Salzb. A.-G.
4.048	7.569	1.581	15.271	16.852	248	1.175	11.023	12.198	179	+ 38·6	2.978	2.148	Nagy-Károly-Somkuti
4.525	5.116	1.048	3.282	4.330	288	1.294	2.680	3.974	265	+ 8·7	3.456	3.180	Poprádthalbahn
28.599	9.948	16.862	22.338	39.200	176	15.405	22 098	37.503	169	+ 4·1	2.112	3.028	Szamosthalbahn
1.292	1.918	324	912	1.236	103	306	502	808	67	+ 53·7	1.256	1.104	Szepes-Béla-Podolin
1.551	485	353	348	701	70	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	840	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
6	3.600	1	1.050	1.051	181	2	1.360	1.362	234	— 22·6	2.172	2.808	Terret-Kowaszna
6.300	4.680	1.958	6.745	8.703	202	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.424	. . .	Ungthalbahn
3,020.397	1,993.454	1,728.791	5,821.808	7,550.599	571	1,653.582	6,373.489	8,027.071	633	— 10 0	6.852	7.596	**Summe**
													Recapitulation.
5,850.493	6,758.847	3,463.696	13,938.675	17,402.371	1.063	3,335.733	14,277.214	17,612.947	1.101	— 3·5	12.756	13.212	**Se. d. österr. Eisenb.**
3,020.397	1,993.454	1,728.791	5,821.808	7,550.599	571	1,653.582	6,373.489	8,027.071	633	— 10·0	6.852	7.596	**Se. d. ungar. Eisenb.**
8,870.890	8,752.301	5,192.487	19,760.483	24,952.970	943	4,989.315	20,650.703	25,640.018	894	— 5·7	10.116	10.728	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
479	5	183	5	188	34	230	. . . .	230	41	— 17·1	408	492	Kahlenbergbahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut-L.-B.)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894 Personen	Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
8.364	3.896	3.632	10.717	14.349	137	3.285	8.965	12.250	117	+ 17·1	1.640	1.400	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
9.969	12.312	10.520	44.572	55.092	290	12.372	41.864	54.236	285	+ 1·7	3.480	3.420	B.-Brod—Zenica
12.054	9.689	6.512	19.149	25.661	324	5.144	17.408	22.552	285	+ 13·6	3.888	3.420	Zenica—Sarajevo
26.772	18.281	10.027	40.184	50.256	159	9.149	32.648	41.797	152	+ 4·0	1.908	1.824	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. Die für diese Linie ausgewiesenen Mindereinnahmen sind nicht auf eine Abnahme der Verkehrsfrequenz zurückzuführen, sondern sie finden ihre Begründung in der durch Gutschriften aus früheren Rechnungsperioden ungewöhnlich erhöhten Vergleichsziffer des Jahres 1894.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt eine Mehrfrequenz von 9331 Personen und eine Mehrbeförderung von 64.636 t mit einer Mehreinnahme von fl. 63.948 für Personen und einer Mindereinnahme von fl. 19.475 für Güter, so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von fl. 44.473 ergibt.

Das finanzielle Gesammtergebniss des Gegenstandsmonates würde sich wesentlich günstiger gestalten, wenn nicht im Monate Jänner 1895 für aus dem Vorjahre stammende Frachtrückersätze eine um fl. 210.000 grössere Quote als im Monate Jänner des Jahres 1894 entfallen wäre.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt beträgt die Frequenz im Monate Jänner 1895 4790 Personen und die Beförderung an Gütern 7548 t mit einer

Einnahme von fl. 1280 für Personen und von fl. 6864 für Güter, daher zusammen fl. 8144, gegen fl. 9683 im gleichen Monate des Vorjahres.

Auf der k. k. Staatsbahnstrecke Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn) sind im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres Mehreinnahmen von fl. 1367 zu verzeichnen.

An denselben participirt der Personenverkehr, bei einer Beförderung von 59.069 Personen, mit fl. 309, der Güterverkehr, bei einer Beförderung von 102.777 t, mit fl. 1058.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 28.488 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 21.108 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 20.224 t und eine Abnahme des Erträgnisses um fl. 159.905.

Eine Transportzunahme ist bei den Massenartikeln „Zucker, roh“ und „Steine aller Art“, und zwar um 5786·5, bezw. 3421·6 t zu verzeichnen.

Transportabnahmen dagegen ergaben sich:

bei Getreide aller Art	um	60.525·7 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	2.831·4 t
„ Zucker, raffinirt	„	1.568·0 t
„ Holz aller Art	„	3.789·0 t
„ Erzen und Schlacken	„	10.141·6 t
„ Eisen und Stahl	„	7.935·3 t
„ Kohlen	„	32.914·6 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 1605 Personen und das bezügliche Erträgniss um fl. 939 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 12.107 t und der Einnahmen um fl. 6077.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Mehl und Mahlproducten	um	137·9 t
„ Holz aller Art	„	282·8 t
„ Eisen und Stahl	„	87·2 t

Dagegen ergaben sich Abnahmen in der Verfrachtung:

bei Getreide aller Art	um	186·9 t
„ Zucker, raffinirt	„	781·9 t
„ Zucker, roh	„	151·5 t
„ Steinen aller Art	„	379·6 t
„ Erzen und Schlacken	„	153·4 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 552 Personen ab, während sich die Einnahmen um fl. 62 erhöhten.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 1731 t und des Erträgnisses um fl. 1292 zu verzeichnen, wobei die Artikel „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, sowie „Eisen und Stahl“ eine Mehrverfrachtung, und die Artikel „Getreide aller Art“, dann „Erze und Schlacken“ einen Frachtausfall aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der für den Monat Jänner 1895 resultirende Einnahmenausfall von fl. 9818 muss der Abnahme der Kohlentransporte in Folge der noch immer andauernden Störungen in den Karwiner Kohlenwerken zugeschrieben werden.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Jänner 1895 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzabnahme um 209 Reisende und ein Einnahmenminus von fl. 18; der Güterverkehr hingegen weist ein Einnahmenplus von fl. 573 aus, in Folge Mehrbeförderung von 620 t, hauptsächlich Kohle und Melasse.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantirtes Netz	—	1.797 Personen	+ fl.	1.373·81
Ergänzungsnetz	—	2.103 „	+ „	486·72
Südnordd. Verbindungsbahn	+	3.002 „	+ „	1.994·52

Die Mehreinnahmen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bei geringerer Frequenz lassen sich durch die Abnahme des Nahverkehres bei gleichzeitiger Steigerung des Fernverkehres begründen. Auf den Linien der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist Frequenz und Einnahme proportional gestiegen.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Jänner 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 6.197 t	— fl.	50.897·21
„ „ Ergänzungsnetz	— 7.342 t	— „	20.521·59
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 2.736 t	— „	2.876·03

Der Einnahmenausfall ist dem schwächeren Exportverkehre, der die Benützung längerer Strecken bedingt, zuzuschreiben; die theilweise Zunahme des auf kleineren Strecken sich bewegenden Verkehres von geringer tarifirenden Massenartikeln konnte den Ausfall nicht decken.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transporteinnahmen des Gesammtnetzes haben im Monate Jänner 1895 gegen die gleiche Periode des Vorjahres eine Verminderung um fl. 54.336 erfahren, und zwar weist der Personenverkehr ein Plus von fl. 4282, der Güterverkehr ein Minus von fl. 58.618 nach.

Gebessert haben sich die Einnahmen der gesellschaftlichen Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 127 und Spielfeld-Radkersburg um fl. 139, dagegen ist bei der elektrischen Bahn Mödling-Brühl eine Abnahme von fl. 59 zu verzeichnen.

Die Zunahmen rühren her bei der Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben aus dem Personen- und Güterverkehre, bei Spielfeld-Radkersburg ausschliesslich aus dem Güterverkehre.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben sich in den Einnahmen gebessert die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 2919, die Barcs-Pakraczer Bahn um fl. 5001, und zwar participirt hieran bei der ersteren Bahn ausschliesslich der Güterverkehr, bei der letzteren Bahn der Personen- und Güterverkehr.

Dagegen resultiren Abnahmen, und zwar:

bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn von	fl.	869
„ „ Graz-Köflacher Bahn von	„	5709
„ „ Localbahn Radkersburg-Luttenberg von	„	32

bei der Localbahn Cilli-Wöllan von fl. 71
„ „ Vicinalbahn Güns-Steinamanger von . . . . „ 509

Diese Abnahmen resultiren bei der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter und Graz-Köflacher Bahn, sowie bei der Localbahn Cilli-Wöllan aus dem Güterverkehre, bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg aus dem Personenverkehre und bei der Vicinalbahn Güns-Steinamanger aus dem Personen- und Güterverkehre.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Jänner 1895 resultirt gegenüber den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre ein Einnahmenausfall von fl. 2141, welcher durch die theilweise Verkehrseinstellung am 10., 11. und 12. Jänner in Folge der eingetretenen Schneeverwehungen erklärt erscheint.

Von diesen Mindereinnahmen fallen fl. 961 auf den Personen- und fl. 1180 auf den Güterverkehr.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn für den 14. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Regierungssecretär Werlik betraut. [G.-I.-Z. 4251.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Herstellung einer Waggonbrückenwaage auf der Schleppbahn in der Station Wartberg-Mürzthal.) Für Zwecke der Firma Vogel & Noot in Wien wurde auf der Schleppbahn in der Station Wartberg-Mürzthal eine Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen aufgestellt. [21. Februar, G.-I.-Z. 5402.]

— (Holzverladerampe in Mürzzuschlag.) In der Station Mürzzuschlag wurde eine provisorische Holzverladerampe hergestellt. [8. Februar, Z. 7547.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung von Fahrstrassenverschlüssen.) Aus allgemeinen Verkehrsrücksichten wurden in 15 kleineren Stationen Fahrstrassenverschlüsse hergestellt. [28. Jänner, Z. 52.993 ex 1894.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Bauliche Veränderung in der Station Centralfriedhof.) In der Station Centralfriedhof wurden zwei elektrische Distanzsignale aufgestellt. [28. Jänner, Z. 4692.]

Localbahn Beneschau - Wlaschim. (Variante in km 17·1—18·3.) Das von den Concessionären vorgelegte Project einer Variante von km 17·1 bis 18·3 der Localbahn Beneschau-Wlaschim wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Amtshandlung übersendet. [24. Februar, H.-M.-Z. 9670.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

7. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein eingestellt.

8. März. Auf der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein Gesammtverkehr Abends wieder aufgenommen.

9. März. Auf der Strecke St. Pölten—Wittmannsdorf Güterzugsverkehr mit den Zügen 1879 und 1882 wieder aufgenommen

Auf der Linie Scheibmühl—Kernhof Gesammtverkehr mit Zug 1916 wieder eröffnet.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Triest.)

6. März. Der in Folge Schneeverwehung am 5. März eingestellte Gesammtverkehr in der Strecke Herpelje-Kozina—Triest-S. Andrea und Divača—Rozzo wurde mit Schnellzug 2 ab Pola und Zug 111 ab Herpelje-Kozina in der Strecke Triest—Pola wieder aufgenommen. Ab

7. März Mittags wurde auch der Personenverkehr in der Strecke Herpelje-Kozina—Divača wieder eröffnet, und mit

8. März auch der Güterverkehr auf sämmtlichen Istrianer Linien aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

6. März. In der Strecke Hadikfalva—Radautz wurde der am 1. März eingestellte Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

8. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz eingestellt.

9. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen und in den Strecken Czernowitz—Suczawa, Czernowitz—Nowosielitza, Hatna—Kimpolung, Stanislau—Husiatyn, Stryj—Stanislau und Dolina—Wygoda eingestellt.

9. März. In Folge Schneeverwehung Gesammtverkehr auf den Localbahnen Hliboka-Berhometh a. S.-Mezebrody und Karapcziu—Czudyn eingestellt.

9. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau—Woronienka eingestellt.

(K. k. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg.)

8. März. Gesammtverkehr der Linie Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 wieder eröffnet.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

9. März. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Lemberg—Stryj und Stryj—Lawoczne der Güterverkehr, in den Strecken Rawa ruska—Sokal und Lemberg—Bełzec der Gesammtverkehr eingestellt.

9. März. Gesammtverkehr in der Strecke Złoczów—Podwołoczyska in Folge Schneeverwehung eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

7. März. Wegen Schneeverwehung ist Gesammtverkehr auf der Localbahn Hotzendorf-Neutitschein eingestellt; auf der Strecke Lundenburg—Zellerndorf wurde auch der Personenverkehr eingestellt.

7. März. Wegen anhaltenden Schneesturmes wurde auch in der Theilstrecke Zauchtl—Wigstadtl der Gesammtverkehr eingestellt.

In der Strecke Prerau—Brünn wurde mit den Zügen 918 und 919 und in der Strecke Lundenburg—Neusiedl mit Zug 632 der Personenverkehr wieder aufgenommen.

8. März. In den Strecken Neusiedl—Zellerndorf und Neusiedl—Grussbach wurde der Personenzugsverkehr wieder aufgenommen.

9. März. Auf der Localbahn Stauding-Wagstadt wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3216 wieder aufgenommen.

9. März. Auf der Localbahn Troppau-Bennisch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3531 wieder aufgenommen.

9. März. Gesammtverkehr auf den Localbahnen: Dösing-Zistersdorf mit Zug 2928, Weisskirchen-Krasna-Wall. Meseritsch-Wsetin mit Zug 2624 und 2631, Zauchtl-Wigstadtl mit Zug 3317 und Hotzendorf-Neutitschein mit Zug 2818 wieder eröffnet.

10. März. In den Strecken Wien—Mähr.-Ostrau, Gänserndorf—Marchegg, Lundenburg—Zellerndorf, Neusiedl—Grussbach, Lundenburg—Brünn, Prerau—Brünn, Prerau—Olmütz und Nezamislitz—Sternberg wurde der Güterverkehr, und in der Strecke Hullein—Bistritz a. H. der Personenverkehr wieder aufgenommen.

Neutitscheiner Localbahn:

7. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr nach Zug 18 eingestellt.

8. März. Gesammtverkehr mit Zug 16 wieder aufgenommen

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen:

9. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Guntramsdorf wurde mit Zug 37 wieder eröffnet.

Oesterr. Nordwestbahn:

9. März. Verkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha mit Zug 7103 wieder aufgenommen.

11. März. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Deutschbrod—Humpoletz eingestellt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

9. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar mit Zug 1502 wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

6. März. In Folge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Königgrätz—Wostromeř und Sadowa-Dohalic—Smiřic eingestellt. Letztverkehrende Züge waren Zug 1 und 101.

9. März. Gesammtverkehr in der Strecke Königgrätz—Wostromeř mit Zug Nr. 4 wieder aufgenommen.

10. März. In der Strecke Sadowa-Dohalic—Smiřic wurde der Gesammtverkehr mit Zug 101 wieder eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

8. März. Gesammtverkehr zwischen Wenzelsberg und Starkotsch wurde mit Zug 1135 wieder aufgenommen.

9. März. In der Strecke Wien—Brünn wurde der Güterzugsverkehr unbeschränkt aufgenommen. Via Marchegg verkehren wieder alle Züge mit Personenbeförderung.

9. März. Auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf wurde der Gesammtverkehr mit Zug 1314 wieder aufgenommen.

9. März. In der Strecke Brünn—Wessely wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet, so dass die ganze Linie Brünn—Vlarapass und Nebenlinien für den Gesammtverkehr offen sind.

9. März. In der Strecke Segen-Gottes—Okřiško wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

9. März. Mit Zug 1405 wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahnlinie Bruck a. L.—Hainburg wieder eröffnet.

9. März. In der Strecke Studenetz—Gr.-Meseritsch wurde mit Zug 1603 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen. Auf der Localbahn Landskron-Rudelsdorf wurde der Verkehr mit Zug 1804 wieder eröffnet.

10. März. In den Strecken Wien—Marchegg und Wien—Bruck a/L. wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

10. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf mit Zug 2911 wieder eröffnet.

11. März. In der Strecke Wien—Marchegg Personenzug 17 vom 10. März bei km 31·6 in Folge von Schneehindernissen stecken geblieben. Gesammtverkehr in der Strecke Schönfeld-Lassee—Marchegg zunächst eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

8. März. In den Strecken Laibach—Triest, Mödling—Hinterbrühl und Liesing—Kaltenleutgeben wurde der Personenverkehr, in der Strecke Mödling—Laxenburg der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

9. März. In der Strecke Liesing—Kaltenleutgeben wurde auch der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

9. März. In der Strecke St. Peter—Fiume wurde der Personenverkehr, auf der Steiermärkischen Landesbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Projectirter Donau-Save-Canal. (Ausbau.) Ein ausländisches Finanzconsortium unter den Auspicien einer holländischen Bankfirma hat, wie aus Budapest berichtet wird, Ingenieure zur Vornahme technischer Studien in Angelegenheit des vom Magnatenhausmitgliede Koloman Mixich projectirten Donau-Save-Schiffahrtcanales (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1894) entsendet. Der Canal soll nächst der Endstation Vukovár der Flügelbahn Borovó—Vukovár der Linie Dálja—Borovó—Bosna-Bród und der gleichnamigen Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ausgehen und von dort aus, die Comitate Szerem (Syrmien) und Vinkovce durchschneidend, die Donau mit der Save nächst der Endstation Samac der Flügelbahn Striživojna-Vrpolje—Samac der Linie Dálja—Borovó—Striživojna-Vrpolje—Bosna-Bród der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbinden. Durch diesen circa 80 km langen Canal würde der wechselseitige Schiffsverkehr zwischen der Donaustation Vukovár und der Savestation Samac gegenüber dem gegenwärtigen Umweg über Zimony (Semlin), welcher 485 km beträgt, um rund 400 km abgekürzt, und auf diesem Wege die derzeit kürzeste Verbindung zu Wasser zwischen dem Occupationsgebiete und Budapest geschaffen werden. Die Projectanten beabsichtigen die Tiefen- und Breitedimensionen des neuen Canals derart herzustellen, um den Uebergang grösserer Dampfer zu gestatten.

Quarantainenachrichten.

Griechenland. Die griechische Regierung hat die seinerzeit gegen Herkünfte aus Dedeagatsch verhängte Quarantaine aufgehoben.

Russland (Odessa). Alle in den Schwarzen Meer-Häfen von Constantinopel ankommenden Schiffe werden einer ärztlichen Untersuchung unterzogen.

Marocco. Der Sanitätsrath hat die Häfen des Schwarzen Meeres für verdächtig erklärt. Die Herkünfte aus diesen Häfen werden daher einer ärztlichen Inspection und, wenn nöthig, einer Desinfection und Quarantaine unterworfen.

Spanien. Die Regierung hat den Hafen von Montevideo seit 15. Februar incl. für verseucht erklärt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Register für Gesellschaftsfirmen des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde bei der Firma

K. k. priv. Böhmische Westbahn

eingetragen, dass sich diese Actiengesellschaft nunmehr auf die in der XXXV. a. o. Generalversammlung der Actionäre vom 24. October 1894 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1895, Z. 2955, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, wonach das mit der Staatsverwaltung abgeschlossene Uebereinkommen ddto. 4. October 1894, betreffend die Einlösung der k. k. priv. Böhmischen Westbahn durch den Staat, als Nachtrag zu den Statuten der Gesellschaft beigefügt erscheint. Die entgegenstehende Eintragung wurde gelöscht.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Zara für das Jahr 1895.) In der Jahresliste sind 26 Sachverständige, 3 weniger als im Vorjahre, vorgemerkt. Von denselben gehören 13 der Landwirthschaft, 9 dem Ingenieur- und Baufache und 4 dem Forstwesen und der Landwirthschaft an.

[19. Februar, Z. 9114.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene XXX. Stück enthält unter

Nr. 849: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. Februar 1895, Z. 14.834, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Ungarn nach Galizien.

Nr. 850: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. Februar 1895, Z. 15.742, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den kgl. preussischen Regierungsbezirken Breslau und Oppeln nach Galizien.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 7. März herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 851: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 2. März 1895, Z. 3551, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Salzburg Stadt und Umgebung nach Oberösterreich.

Nr. 852: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Februar 1895, Z. 28.919, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der sächsischen Amtshauptmannschaft Zittau nach, bezw. durch Böhmen.

Nr. 853: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 3. März 1895, Z. 2446, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Salzburg.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 8. März herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 854: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach dem Deutschen Reiche auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 855: Bekanntmachung des gross. badischen Ministeriums des Innern vom 28. Februar 1895, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Italien nach und durch das Grossherzogthum Baden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung je eines Nachtrages I zu der ab 1. Jänner 1895 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, Hefte 1 und 2, vom 15. Juli 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Hefte 1 und 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895), je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten: Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. Von ersteren werden insbesonders hervorgehoben:

a) Hinsichtlich beider Hefte:

1. Behandlung von Stückgütern, welche nach Wagenladungsclassen tarifiren, rücksichtlich des Aufladens;
2. Zulassung von „Generalreversen" beim Fehlen oder bei mangelhafter Verpackung von Gütern;
3. Eliminirung des Artikels „Magnesitziegel" aus dem Ausnahmetarife II (hinsichtlich des Heftes 1 in den Abschnitten A, B, C [Wechselverkehr] und D, dann rücksichtlich des Heftes 2 im Abschnitte A);
4. Ergänzungen und Aenderungen in der Güterclassification zufolge des Nachtrages VI zum gemeinsamen Tarif-Theile I.

b) Hinsichtlich des Heftes 1:

5. Zuschlagsfristen rücksichtlich der Relation „Linz-Hauptbahnhof—Linz Umschlagplatz";
6. Eliminirung der Frachtsätze für Prag B. W. B. („Smichov") bei Instradirung via Vyšehrad;
7. Uebertragung der billigeren Frachtsätze für Althütten auf die vorgelegene Station Beraun bei Durchrechnung des Staatsbahnen-Barêmes via Beraun-Zditz;
8. Aenderung der Stationsbezeichnungen: „Prag B.W.B." in „Smichov", „Prag-Smichov" in „Smichov", „Prag-Smichov transit" in „Smichov transit" und „Wiesa" in „Wiesa-Oberleutensdorf" mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895.

c) Hinsichtlich des Heftes 2:

9. Aufnahme der Station Presekareny in die ermässigten Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (incl. Kleie) auf den Bukowinaer Localbahnen mit den für Karapcziu a. S. giltigen Frachtsätzen;
10. Einbeziehung des Artikels „Borke" in den Ausnahmetarif II der Bukowinaer Localbahnen;
11. Einreihung des Artikels „Holz der Pos. H—20" der Güterclassification des Tarif-Theiles I in den Specialtarif 2 der Bukowinaer Localbahnen.

Insoweit in diesen Nachträgen Erhöhungen bezw. Erschwerungen gegenüber der Ausgabe des Haupttarifes eintreten, gelten die bezüglichen Bestimmungen bezw. Frachtsätze erst vom 1. Mai 1895.

Wien, am 7. März 1895. [137]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Neubezeichnung des Verbandes.

Die sämmtlichen unter der Bezeichnung „Süddeutscher Eisenbahnverband", Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr" bestehenden Tarife werden künftig unter der neuen Benennung „Süddeutch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband" weitergeführt.

Wien, am 6. März 1895. [138]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Güterverkehr der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen (normal- und schmalspurige Linien). Bayerisch-Sächsischer/Berlin-Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Breslau-Sächsischer, Bromberg-Sächsischer, Sächsisch-Thüringischer/Mitteldeutscher (Heft I) und Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verbandsverkehr.

Frachtermässigung für Düngemittel.

Unter Bezugnahme auf die von der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin erlassene Bekanntmachung vom 28. Februar d. J. wird veröffentlicht, dass der für den inneren Verkehr der Preussischen Staatsbahnen giltige Nothstandstarif für die Beförderung von Düngemitteln vom 1. März 1895 bis zum 1. Mai 1897 (20 pCt. Frachtermässigung) unter den gleichen Bedingungen auch im sächsischen Binnenverkehr (normal- und schmalspurige Linien), im Verkehre zwischen Stationen der preussischen und sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltungen und im Verkehre zwischen Stationen der bayerischen und sächsischen Staatsbahn Giltigkeit hat.

Für die Artikel Mergel, Schlick und Schlamm aus Flüssen und Canälen gilt die veröffentlichte Vergünstigung ausschliesslich auf Grund der im Norddeutsch-Sächsischen und Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandsverkehre (für die Mitbewerbsstationen Eger u. s. w.) bestehenden Ausnahmetarife.

Dresden, am 5. März 1895. [139]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VII zum Tarife vom 1. October 1887.

Mit 1. April 1895 gelangt der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Berichtigungen und Ergänzungen zu Theil I, und zwar:
   - Capitel II (Reglementarische Bestimmungen),
   - Capitel III (Tarifvorschriften),
   - Capitel IV (Allgemeine Waarenclassification),
   - Capital V (Instradirung der Transporte);
II. Berichtigungen und Ergänzungen zu Theil II, und zwar zu den Tarifen für den österr.-ungar. und für den ital. Durchlauf.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Station Wien Südbahnhof und bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest kostenlos abgegeben.

Wien, am 5. März 1895. [140]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Aufhebung des gegenwärtigen und Ausgabe eines neuen Tarifes.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 22 dieses Blattes vom 19. Februar 1895 auf Seite 356 und 357 enthaltene Kundmachung gleichen Betreffs wird hiemit bekannt gemacht, dass der Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr vom 1. Jänner 1893 noch bis 30. April 1895 in Wirksamkeit bleibt und mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 an dessen Stelle eine Neuauflage zur Ausgabe gelangt.

Der neue Tarif kann ab 15. April l. J. bei unserer Station Wien Südbahnhof, Cassa V, sowie bei unserer Betriebsdirection in Budapest zum Preise von 30 Kreuzer bezogen werden.

Wien, am 8. März 1895. [141]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof.

Neuer Tarif Theil II

Mit 1. April 1895 gelangt ein neuer Tarif Theil II für den Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. preuss. Eisenbahn - Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Posen und Stettin einerseits und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Wien Donauuferbahnhof der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Unter Einem tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1892 sammt allen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 8. März 1895. [142]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station Wiesa der Linie Prag—Moldau gelangen nachstehende Bauten zur Durchführung:

a) ein zweistöckiges Wohngebäude,
b) ein zugehöriges normales Nebengebäude,
c) eine normale Kehrichtgrube,
d) ein Bureauanbau an den bestehenden Güterschuppen,
e) eine normale Entleerungsgrube sammt Krahn- und Tropfschacht,
f) ein Ventilschacht.

Die zu vergebenden Bauarbeiten bestehen in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte.

Die Bauvergebung erfolgt gegen für jedes Object getrennt anzugebende Pauschalbeträge; die Arbeiten unter den in den Plänen angedeuteten Normaltiefen, sowie die sonstigen Arbeiten auf Nachmass, wie die Einfriedungen, die Erdarbeiten für die Wasserleitungen, Canäle ausserhalb der Gebäude etc. werden auf Grund von hiefür zu offerirenden Einheitspreisen entschädigt.

Mit dem Baue ist, sobald es die Witterung zulässt, zu beginnen, und die Arbeiten müssen derart beschleunigt werden, dass die sämmtlichen Objecte bis 10. October 1895 der anstandslosen Benützung übergeben werden können.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, die Formularien des letzteren, der summarische Kostenanschlag und die Preisliste für die Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeinen und besonderen Baubedingnisse, sowie die Baubeschreibung liegen in dem Bau- und Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag, Hyberner Gasse Nr. 1564, III. Stock, auf und können während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags dort eingesehen werden.

Dortselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt und jedem Offerenten je ein Exemplar des Offertformulares, dann des summarischen Kostenvoranschlages sammt Preisliste für die Arbeiten auf Nachmass und der näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes ausgefolgt.

Die bezüglichen Offerte, denen die Erlagsbestätigung der Directionscasse über das Vadium von 4000 fl. beizuschliessen ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift: **„Offert auf Hochbauherstellungen in Wiesa“** versehen **spätestens bis 26. März d. J. um 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection einzureichen.

Die Offerenten bleiben bis 10. April l. J. mit ihrem Offerte im Worte.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass unvollständige, d. i. nicht gehörig ausgefüllte Offerte, sowie jene, denen eine von den als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen nicht beigelegt wird, ferner Offerte, deren Einbringung vor dem Erlage des Vadiums erfolgt oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, den 2. März 1895.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Licitations-Kundmachung.

Am **8.** eventuell auch noch am **9. April 1895** werden von 8 Uhr Früh an in dem **Frachtenmagazine** der Station **Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) unanbringliche und überzählige Güter,** sowie auch **diverse Fundgegenstände** in öffentlicher Licitation an die Meistbietenden gegen Baarzahlung veräussert werden.

Das Verzeichniss über sämmtliche zur Veräusserung bestimmte Gegenstände liegt bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) zur Einsicht auf.

Wien, im März 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
473	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Sedletz-Kuttenberg	Pardubitz S.N.D.V.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	21·9 kr.	17 kr.	4·9 kr.	Im Kartirungswege		
474	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 36	Borsigwerk (Directions-Bezirk Breslau)	Stefanau	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. März l. J. bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890		Mark 0·69 0·01*)		Im Kartirungswege		*) Courszuschlag
					Zöptau					0·69 0·01*)				
475	Böhm. Nordbahn		Pflastersteine	Schluckenau	Böhm.-Leipa	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 3	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 19·6	kr. 14	kr. 5·6	Im Kartirungswege		
					Haida				17·3	12	5·3			
					Tetschen				21·6	15	6·6			
					Bodenbach				22·1	15	7·1			
476	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz in vollen Wagenladungen	M a l a c z k a	Wien E. W. A. (Rutschengeleise)	Aufgabe von, respective Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1892, Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	27·5 kr.		Im Kartirungswege		

477 — K.k.St.B.

Die in dem Ausnahmetarife Nr. 3 (für die Beförderung von Milch und zurückgehenden leeren Milchgefässen aus Blech) des Tariftheiles II, Heft 3 vom 1. Februar 1894 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahn-Verband enthaltenen Frachtsätze nach und von Asch, Asch-Stadt und Rossbach von und nach Königswart-Sangerberg und Marienbad ermässigen sich in den Abtheilungen I und III um je 34 Heller für 100 kg.

Diese Ermässigung hat bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895 Geltung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
478	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes. Tarif Theil II. Heft 1	Freudenthal	Cosel-Kandrzin	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifes	Vom Tage der Einführung der directen Tarifsätze im Ostdeutsch-Oesterr. Verbande bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung anderer directer Frachtsätze, längstens bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verbandtarife	Derzeitige Antheile 17 Pfg.	9 kr.	Jeweilige Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Wartha				30 Pfg.	17 kr.				
			Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 A des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Tarif Theil II. Heft 2	Freudenthal	Hirschberg in Schlesien		Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung neuer directer Frachtsätze, längstens bis Ende December 1895		Derzeitiger Antheil 33 Pfg.	17 kr.				
479	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K. 32 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Triebitz trs.	Gross-Opatowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	21 kr.	15 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
480	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G — 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Tysmieniczany	Stanislau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	11 kr.	8 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
481	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel aus feuerfestem Thon, in die Pos. Z — 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I rangirend	Zliv	Nussdorf transit	Aufgabe als Frachtgut mit nach Nyustya-Likér direct lautenden Frachtbriefen bei Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	38 kr.	26 kr.	12 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	–	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Zołkiew loco	Lemberg-Kleparów loco	Auflieferung eines Minimalquantums von 50 Wagenladungen bis Ende des Jahres 1895. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des Wagens. Zufuhr zu der Station Zołkiew und Abfuhr von einer der genannten Bestimmungsstationen mittelst Strassenfuhrwerk	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 14·4	kr. 10	kr. 4·4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche mit der schriftlichen Bestätigung der Aufgabe- und der Empfangsstation über die mittelst Strassenfuhrwerk erfolgte Zu- bezw. Abfuhr versehen sein müssen und längstens bis Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
					Lemberg loco				16·2	10	6·2			
483	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen, Profil 2699/2700	D a š i c	**Für ein Maximalquantum von 200 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1895	Localtarif, bezw. „Anhang" zum Localtarif	7 kr.	4·5 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende December 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strasseubau bestimmt und an das Gemeindeamt in Moravanský bei Dašic adressirt sein
484	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Milch als Eilgut	Hradek-Slavičin	Ung.-Hradisch transit	Aufgabe in beliebigen Mengen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	44·2 kr.	34·4 kr.	9·8 kr.	Im Kartirungswege		
485	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der k. und k. Bosnabahn	Rücksichtlich der Strecken der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Beliebige Mengen als Eil- oder Frachtgut bei der Auf- und Abgabe	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif		Taxen des Militärtarifes		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die k. und k. Bosnabahn als Empfängerin bezw. Absenderin lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1896	Bei den zur Verwendung für Betriebs- und Bauzwecke bestimmten Gütern muss eine Dienstesstelle der k. u. k. Bosnabahn als Empfänger, dagegen bei den nach der Verwendung zum Versandt gelangenden Gütern eine solche als Absender erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
486	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gedörrtes Obst	Dervent Doboj Dolna-Tuzla Gračanica Janjiči Lašva Maglaj Padlujovi Sarajevo Visoka Zenica Zepče	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf)	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht pro Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verkehr, Theil II, Heft I, resp. das Tarifheft „Ermässigte Frachtsätze“, giltig vom 5. Februar 1895	kr. 174·0 202·5 205·0 215·5 261·5 264·0 216·0 284·0 296·0 280·5 256·5 234·0	kr. 169 198 200 207 257 259 211 279 291 276 252 229	kr. 5·0 4·5 5·0 8·5 4·5 5·0 5·0 5·0 5·0 4·5 4·5 5·0	Im Kartirungswege		Für die Umladung in Bosna-Brod wird pro 100 kg 1 Kreuzer separat berechnet
487	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz, calcinirt und krystallisirt	Hruschau	Krivány-Gyetva Losoncz Pálfalva Rimabánya Salgó-Tarján Zolyom-Brezó	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine	Heller 154 166 180 192 180 174		Im Kartirungswege		
				Petrowitz	Krivány-Gyetva Losoncz Pálfalva Rimabánya Salgó-Tarján Zolyom-Brezó					158 170 184 196 184 178				
488	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine	Kalk-Podol	Pardubic loco	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juli 1895	Localtarif	kr. 16·9	kr. 8	kr. 8·9	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende September 1895 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Bruchsteinsendungen müssen zum Baue, resp. zur Erweiterung und Pflasterung der Kalkbrennerei in Pardubic bestimmt sein und Verwendung finden, welcher Umstand bahnämtlich bestätigt sein muss
				Prachovic					16·5	8	8·5			
489	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Explosive Güter bei Aufgabe als Frachtgut	Pozsony (via Marchegg—Wien S.B.)	Payerbach-Reichenau	Aufrechthaltung der für den Transport explosiver Güter bestehenden Tarifbestimmungen. Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass für Sendungen unter 30 kg das Gewicht von 60 kg zu Grunde gelegt wird, und bei Sendungen über 30 kg für das doppelte im Producte aufgerundete Gewicht der Sendungen die nebigen Frachtsätze zur Anwendung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft 4, resp. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine	kr. 112		Im Kartirungswege		
				Pozsony (via Marchegg—Wien S.B.)	Mitterdorf					148				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
490	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Klein-Schwechat	Diósgyör (via Götzendorf—Bruck a. L.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht keiner	51 kr.		Im Kartirungswege		
491	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Calcinirte Soda	Ebensee	Kralup (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine	kr. 80		Im Kartirungswege		
			Holz des Sp.-T. 2	Mauthausen						49				
492	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Deutsch-Altenburg	Himberg	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Schotter etc., giltig vom 1. Jänner 1888	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	8 kr.	6·5 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
493	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H. 19 und 20 der Güterclassification des Tariftheiles I	Görtschach-Förolach	Lussnitz Uggowitz	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 30 26	Verschieden	Im Kartirungswege		
				St. Stefan-Vorderberg	Lussnitz Uggowitz					28 24				
			Holz der Pos. H. 20 der Güterclassification des Tariftheiles I	Görtschach-Förolach	Lussnitz Uggowitz	Frachtgutmässige Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				27 24				
				St. Stefan-Vorderberg	Lussnitz Uggowitz					25 22				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
494	Südbahn-Gesellschaft		Gips der Posit. G—32 des Tarifes, Theil I	Ternitz	Zágráb S.B.	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	128 Heller	114 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
495	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	a) Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben b) Eichenholz-Extract in Fässern	Barcs (siehe die speciellen Bedingungen bezüglich der Provenienz)	Triest und Fiume	Anlieferung eines Minimalquantums ad a) 5000 Tonnen à 1000 kg ad b) 1000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich von den Draustationen: Belisce, Miholjac und Moslavina per Schiff nach Barcs gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarife für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 und Heft 2, bezw. Anhang zu diesen Tarifheften, sämmtlich giltig ab 1. Jänner 1895	ad a) 120 Heller ad b) 130 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	ad a) 108 Heller ad b) 120 Heller incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer	ad a) 12 Heller ad b) 10 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Bahnanstalt
496	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatsbahnen	Frachtgüter in Einzelsendungen	Bruck a. M.	Sziszek (und vice versa)	Sendungen müssen als Regiegut der k. und k. Bosna-Bahn mit directen Frachtbriefen an eine Dienststelle dieser Bahn adressirt sein oder von einer dieser Dienststellen zur Aufgabe gelangen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	286	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Graz S.B.						242				
				Prevali						252				
			Frachtgüter in Wagenladungen, dann Locomotive, Tender und Eisenbahnfahrzeuge, verladen	Bruck a. M.		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				188				
				Graz S.B.						162				
				Prevali						166 Heller inclusive Transportsteuer				
497	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrüben	Kimle	Angern	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- u. Abladen durch Parteiorgane	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif		24·9		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1894, sub Post 2893 und 2902, für die gleichen Artikel und Relationen publicirten ermässigten Frachtsätze mit Ende März 1895 ausser Kraft gesetzt
				Ligetfalu						18·9				
				Moson-Szt. János						23·9				
				Oroszvár						18·9				
				Rajka						18·9				
			Rübenschnitte	Angern	Kimle	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				21·2				
					Ligetfalu					15·2				
					Moson-Szt. János					20·2				
					Oroszvár					15·2				
					Rajka					15·2 Kreuzer incl. Mgb. und ungar. Steuer				

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. Wien, 14. März 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 5. März 1895, Z. 458/H.M., an die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn als geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend Aenderung der Bestimmungen des Tariftheiles I hinsichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen.

Die laut des Berichtes der geehrten Verwaltung vom 9. Februar 1895, Z. 86 D.-C., Seitens der Eisenbahn-Directoren-Conferenz am 13. December 1894 gefassten Beschlüsse*) bezüglich der Abänderung der im Nachtrag I zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel, sowie Aufhebung der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte rücksichtlich einzelner Artikel des Specialtarifes 3 finde ich mit dem Bemerken zu genehmigen, dass der Herr kgl. ungarische Handelsminister auch der vorläufig in suspenso belassenen Eliminirung der Artikel Cement der Pos. C-5, Gyps der Pos. G-32, Kalk, gebrannter, der Pos. K-2 und Steine der Pos. S-57 aus der oberwähnten Liste laut Note vom 11. Jänner 1895, Z. 89.984 ex 1894, die Genehmigung ertheilt hat.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, auf Grund der vorerwähnten Beschlüsse der Directoren-Conferenz die im gemeinsamen Tariftheile I vorzunehmenden Abänderungen unverweilt zur Durchführung zu bringen.

Von dem Inhalte dieses Erlasses werden die übrigen Bahnverwaltungen durch dessen Abdruck im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 5. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Poisdorf nach Nieder-Absdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Seitz, behördlich autor. Civilingenieur in Wien, im Vereine mit Carl Scholz, Gemeindevorsteher in Poisdorf, Josef Exiller, Gemeindevorsteher in Drösing, und Johann Hostasch in Maissau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der bestehenden Station Poisdorf der Localbahn Enzersdorf-Poisdorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis zur Haltestelle Nieder-Absdorf der Localbahn Drösing-Zistersdorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 14. Februar 1895. Z. 66.417 ex 1894.

*) Ueber die Details dieser Beschlüsse vergl. die Notiz auf Seite 505 dieses Blattes.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Petrowitz nach Karwin.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Petrowitz über Freistadt nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von drei Monaten ertheilt.

Wien, am 8. Februar 1895. Z. 6970.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Karwin mit einer Abzweigung nach Friedek.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Moriz Rohrmann, Gutsbesitzer in Nieder-Bludowitz, mit dem Erlasse vom 16. Juni 1894, Z. 31.522 (Verordnungs-Blatt Nr. 79 vom 14. Juli 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Mähr.-Ostrau nach Karwin mit einer Abzweigung nach Friedek auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. December 1894. Z. 64.163.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. Februar 1895, Z. 22.289 ex 1894, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Vorkehrungen zum Aufhalten entrollter Fahrzeuge.

Das in jüngster Zeit häufiger vorgekommene Entrollen von Fahrbetriebsmitteln und die hiedurch verursachten Unfälle machen es zur unabweislichen Pflicht, nicht nur die gewissenhafteste Durchführung der zur Verhütung solcher Vorkommnisse bestehenden Anordnungen von den Bahnbediensteten zu verlangen und strengstens zu überwachen, sondern auch dafür Sorge zu tragen, dass den Executivorganen die Mittel zum Aufhalten entrollter Fahrzeuge in hinreichender Menge an geeignetem Orte zur Verfügung stehen und stets in dienstfähigem Zustande erhalten werden.

Um nun hieramts einen Ueberblick über jene Vorkehrungen zu gewinnen, welche zur Verhütung derartiger Ereignisse auf den einzelnen Bahnen bestehen, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, eine tabellarische Zusammenstellung über die auf den dortseitigen Linien vorhandenen Schutzmittel gegen das Entrollen von Fahrzeugen und die Vertheilung dieser Mittel in den einzelnen Stationen und Strecken in Vorlage zu bringen.

Weiters wolle die geehrte Verwaltung dieser tabellarischen Zusammenstellung detaillirte Skizzen der einzelnen Schutzmittel unter Angabe des Massstabes beischliessen und eingehend darüber berichten, ob und wie sich diese Mittel bisher bewährten, bezw. welche Mängel denselben anhaften. Die Vorlage dieser Behelfe wird bis Ende Mai 1895 gewärtigt.

Wien, am 28. Februar 1895. **Lilienau m. p.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die zu Eisenbahnzwecken vorgenommene Expropriation bewirkt die Aufhebung sowohl der dinglichen als der obligatorischen, die enteigneten Liegenschaften betreffenden Berechtigungen. Es bedarf daher nicht erst der Aufkündigung Seitens des Enteignenden, um ein bezüglich des enteigneten Objectes bestehendes Pachtverhältniss zur Auflösung zu bringen.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 18. December 1894, Z. 14.588.)

Für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden laut des Enteignungs-Erkenntnisses der k. k. mährischen Statthalterei vom 3. October 1893, Z. 34.647, mehrere Parcellen enteignet. Nach Bezahlung der hiefür entfallenden Entschädigungsbeträge wurden diese Parcellen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ins Eigenthum übergeben.

Die erwähnten Parcellen waren von den Eigenthümern an den Kunst- und Handelsgärtner N. verpachtet, und die Nordbahn kündigte demselben diesen Pacht auf, wogegen letzterer Einwendungen erhob.

Hierüber erkannte das k. k. städtisch-delegirte Bezirksgericht Brünn (Stadt) mit Urtheil vom 28. September 1894, Z. 31.909, unter Abweisung der Einwendungen die Aufkündigung als zu Recht bestehend. In der Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass die Enteignung sich blos auf den Eigenthümer, nicht auch auf dritte Personen beziehe. Demnach werden Bestandverträge durch die Enteignung an sich nicht aufgehoben. Da die Enteignung eine erzwungene Veräusserung sei, so finden die Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches bezüglich der Bestandverträge, insbesondere § 1120 a. b. G.-B. Anwendung, wonach der Bestandnehmer dem neuen Eigenthümer nach gehöriger Aufkündigung weichen müsse.

Ueber Appellation des Klägers änderte das k. k. Oberlandesgericht Brünn mit Urtheil vom 24. October 1894, Z. 8384, das erstrichterliche Erkenntniss ab, gab den Einwendungen des N. statt, und erkannte die Aufkündigung der Nordbahn als nicht zu Recht bestehend, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Der Ansicht des ersten Richters, wonach durch die zwangsweise Enteignung nur die Rechte des Eigenthümers und dinglich Berechtigter, keineswegs aber jene blos obligatorisch Berechtigter, wie des Bestandnehmers, sohin Bestandverträge nicht aufgehoben werden, sondern vom Enteigner im Sinne des § 1120 a. b. G.-B. aufgekündigt werden müssen, kann nicht beigepflichtet werden, wenn erwogen wird, dass nach dem Enteignungsgesetze durch die Zwangsenteignung die weit stärkeren, mit realer Sicherheit ausgestatteten dinglichen Rechte erlöschen. Schon hieraus ist der Schluss berechtigt, dass die weit schwächeren, auf einem obligatorischen Ver-

hältnisse zwischen dem Eigenthümer und einem Dritten beruhenden Bestandrechte durch die zwangsweise Enteignung ipso jure aufgehoben werden.

Jeder Zweifel in dieser Richtung muss aber durch die Bestimmung des § 5 des citirten Gesetzes behoben werden, worin es heisst, dass bei Ermittlung der Entschädigung auch auf jene Nachtheile Rücksicht zu nehmen ist, welche Nutzungsberechtigte, Gebrauchsnehmer, Bestandnehmer durch die Enteignung erleiden und deren Vergütung dem Enteigneten obliegt, und dass auch § 25, Abs. 4, für solche dinglich nicht gesicherte Rechte Vorkehrungen bei Ermittlung der Entschädigungssumme trifft. Hieraus folgt, dass auch im vorliegenden Falle durch die zu Eisenbahnbetriebszwecken durchgeführte Enteignung mehrerer Parcellen die Pachtrechte des N. erloschen waren und daher eine gerichtliche Aufkündigung eines bereits erloschenen Bestandvertrages an sich unstatthaft erscheint und die enteignende Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu einer solchen Aufkündigung nicht activ und N. nicht passiv legitimirt ist. Deshalb muss die Aufkündigung unbedingt aufgehoben werden, sobald nicht von der Nordbahn der Beweis erbracht wird, dass das Pachtverhältniss zwischen ihr als Eigenthümerin und dem früheren Pächter N. vertragsmässig fortgesetzt wurde. Diesen Nachweis sucht nun die Nordbahn durch den Hinweis auf ihre gerichtliche Eingabe de präs. 13. März 1894, in welcher sie dem Gerichte zur Kenntniss bringt, dass sie die in Rede stehenden Parcellenantheile vor dem 1. Februar 1895 nicht occupiren werde, sowie durch den Hinweis darauf zu erbringen, dass N. diese Pachtstücke auch über den 1. April 1894 hinaus benützt habe und noch benütze. Allein weder durch jene Eingabe, noch durch die weitere Benützung, wenn dieselbe auch wirklich stattgefunden hätte, wurde ein Bestandvertrag zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und dem N. begründet. Jene Eingabe bezweckte offenbar nichts Anderes, als das Gutachten der Sachverständigen in Bezug auf die für N. ausgemittelte Entschädigungssumme zu paralysiren. Ebensowenig lässt die auf dem Besitzübernahms-Protokolle vom 8. Juni 1894 schliesslich gemachte Bemerkung über den Fortbestand des Pachtverhältnisses zwischen den bisherigen Eigenthümern der Parcellen und dem N. einen Schluss zu auf das Bestehen eines Bestandvertrages zwischen der Nordbahn und dem N., da diese Bemerkung eines Eintrittes der Nordbahn in dieses Verhältniss gar nicht erwähnt und sich ebensogut auch auf das Rechtsverhältniss des N. in Bezug auf die dem Enteigneten verbliebenen Parcellenantheile beziehen kann.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf mit Erkenntniss vom 18. December 1894, Z. 14.588, die Revisionsbeschwerde der Geklagten unter Hinweis auf die richtige Begründung des obergerichtlichen Urtheils und bemerkte, dass in der von der Geklagten an das k. k. städtisch-delegirte Bezirksgericht Brünn (Stadt) erstatteten Anzeige de präs. 13. März 1894 ein dem N. gestellter Antrag, mit ihr das zwischen ihm und dem Enteigneten bestandene Pachtverhältniss fortzusetzen, nicht enthalten ist. Der Inhalt dieser Eingabe vielmehr zeigt, dass sie die rechtliche Existenz eines solchen Verhältnisses negirt hat.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 348. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März ergreift das Wort Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der 320. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 21. November 1894 haben die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen aus Anlass der ohne Angabe von Gründen erfolgten Diensteskündigung eines Bediensteten der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachstehende Interpellation an den Herrn Ministerpräsidenten und an mich gerichtet:

„Ist die Regierung geneigt, mit aller Beschleunigung einen Gesetzentwurf einzubringen, durch welchen eine staatliche Instanz geschaffen wird, welche in allen die disciplinare Behandlung und das Dienstverhältniss der Eisenbahnbediensteten berührenden Angelegenheiten über Berufung der Betroffenen die Entscheidung zu fällen hat?"

Ferner haben in der 321. Sitzung des hohen Hauses vom 24. November 1894 die Herren Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen unter Bezugnahme auf ihre am 10. März 1893 an meinen Herrn Amtsvorgänger gerichtete Interpellation eine den gleichen Gegenstand betreffende Anfrage an mich gestellt.

In Beantwortung dieser Interpellationen habe ich die Ehre, dem hohen Abgeordnetenhause Nachstehendes mitzutheilen:

Es lässt sich nicht verkennen, dass bei den Privateisenbahn-Unternehmungen in Bezug auf das Dienstverhältniss der Angestellten und namentlich in Betreff der Disciplinarbehandlung der Bediensteten mehrfach noch aus älterer Zeit herstammende Vorschriften in Geltung stehen, deren Bestimmungen zum Theil mit den heute obwaltenden Anschauungen nicht im Einklange stehen und deshalb — unbeschadet der schon im Interesse der Sicherheit des öffentlichen Verkehres nachdrücklichst zu wahrenden Dienstesdisciplin — reformbedürftig erscheinen.

Das Handelsministerium ist daher bestrebt, innerhalb des Rahmens der bestehenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung und, so weit dies im Hinblicke auf die bekannte, auch in der Interpellation des Herrn Abgeordneten Dr. Gessmann erwähnte, den Wirkungskreis der Administrativbehörden wesentlich einschränkende Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 17. December 1880 zulässig erscheint, auf die thunlichste Behebung der diesfalls wahrgenommenen Mängel hinzuwirken.

Desgleichen hat das Handelsministerium in wiederholten Fällen und — wie erst kürzlich durch die angeregte Regelung der Maximal-Dienstdauer und Ruhezeit des im executiven Bahndienste verwendeten Personals — seinen Einfluss im Sinne humaner Fürsorge zu Gunsten der Bediensteten geltend gemacht.

Ferner hat das Handelsministerium angesichts der theilweisen Reformbedürftigkeit der Personalvorschriften der Privatbahnen, wiewohl deren Geltungsbereich in Folge der fortschreitenden Verstaatlichung stetig abnimmt, es nicht unterlassen, der Frage einer Neuregelung des Gegenstandes näherzutreten und dieselbe zum Gegenstande eingehender Erhebungen und Studien zu machen.

Hiebei wurde das Hauptgewicht auf die Verbesserung der Disciplinareinrichtungen gelegt, und zwar vor Allem in der Richtung, dass dieselben die möglichste Gewähr für eine objective und gerechte Behandlung der Bediensteten bieten.

In letzterer Hinsicht ist das Bestreben des Handelsministeriums insbesondere darauf gerichtet, den Grundsätzen der bei den k. k. Staatsbahnen bestehenden, als mustergiltig anerkannten Disciplinarvorschriften allgemeine Geltung zu verschaffen und sohin auf die Einführung analoger Vorschriften bei den Privatbahn-Unternehmungen hinzuwirken.

Was die von den Herren Interpellanten angeregte, mit den eben angeführten Massnahmen im engsten Zusammenhange stehende Frage eines zu schaffenden besonderen Forums betrifft, vor welchem Ansprüche der Eisenbahnbediensteten aus dem Dienstverhältnisse im Berufungswege geltend gemacht werden können, so hat das Handelsministerium auch diese Frage bereits in eingehende Erwägung gezogen, und sind hierüber die weiteren Verhandlungen im Zuge.

Von dem Ergebnisse derselben wird es abhängen, ob zu dem angestrebten Zwecke eine Revision der Eisenbahn-Betriebsordnung, die allerdings im Sinne der bestehenden staatsrechtlichen Verhältnisse nur im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung erfolgen könnte, ins Auge zu fassen sein wird.

Anlangend den in der Interpellation vom 21. November 1894 angeführten Fall der Seitens der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn verfügten Diensteskündigung des Kanzlisten Alois Schaffer, beehre ich mich schliesslich, dem hohen Hause zur Kenntniss zu bringen, dass der Genannte, unmittelbar nachdem die obige Interpellation eingebracht war, beim Handelsministerium ein Gesuch um Reactivirung überreicht hat.

Die im Gegenstande gepflogenen eingehenden Erhebungen haben ergeben, dass die in Beschwerde gezogene Kündigung Seitens der Bahnverwaltung aus Dienstesrücksichten erfolgt ist und dass hiebei eine Verletzung der Rechte, welche den Bediensteten der Bahnanstalt nach Massgabe der Bestimmungen der in Geltung befindlichen Dienstordnung zustehen, nicht stattgefunden hat.

Nachdem andererseits auf Seite der gesellschaftlichen Verwaltung keine Geneigtheit besteht, die beschlossene und bereits in Vollzug gesetzte Diensteskündigung zurückzunehmen, so erübrigte nichts Anderes, als den Bittsteller im Wege der k. k. niederösterreichischen Statthalterei dahin verständigen zu lassen, dass das Handelsministerium auf Grund der gepflogenen Erhebungen nicht in der Lage sei, eine Einflussnahme im Sinne des gestellten Begehrens auszuüben.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Jaworzno-Piła. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 1. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von dem Gewerken und Industriellen Robert Doms in Lemberg vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Jaworzno nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce mit einer Abzweigung der erstgenannten Projectslinie zur Frachtenstation Chrzanow der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird mit Rücksicht auf die Richtung der zu erwartenden Frachtentransporte zu erheben sein, ob die in Aussicht genommene Verbindung der projectirten Localbahn mit der Frachtenstation Chrzanów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn diesen Verkehrsbedürfnissen entspricht. [H.-M.-Z. 9935.]

Projectirte Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von dem k. k. Professor August Kopetzky in Brünn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Otrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wisowitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 22. März anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere zu erörtern sein, ob den localen Verkehrsinteressen nicht durch die Vereinigung der nur 2 km von einander entfernten Stationen Zelechowitz und Lippa an einem geeigneten Punkte zwischen diesen Orten entsprochen werden könnte. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [8. März, H.-M.-Z. 12.992.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 4. bis 28. October 1894 fanden im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 technisch-polizeiliche Prüfungen rücksichtlich vier für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmter Schnellzugs-Verbundlocomotiven mit Schlepptender, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 22. Juni 1894, Z. 64.030, genehmigten Typenplänen in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik gebaut worden sind, statt. Die Kessel dieser vier Locomotiven haben laut Certificat die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Sämmtliche Maschinen sind nach dem Compoundsystem mit der Anfahrtsvorrichtung nach Gölsdorf versehen. Die Spurweite derselben ist normal, und beträgt das Totalgewicht einer jeden Locomotive 55·8 Tonnen. Bei den auf der 22·6 km langen Strecke von Neulengbach bis St. Pölten der westlichen Staatsbahnen unternommenen Probefahrten wurden maximale Geschwindigkeiten von 123 bis 130 km per Stunde und durchschnittliche von 75 bis 80 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche vier Locomotiven bei der höchsten Geschwindigkeit einen durchwegs ruhigen und sicheren Gang bewahrten, konnten die der Serie 6, Kategorie II c angehörenden vier Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen anstandslos übergeben werden. [Z. 8545.]

— (Einstellung von Specialwagen.) In der Zeit vom 30. April bis zum 31. December 1894 wurden in den Fahrpark der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nachstehend verzeichnete Specialwagen eingestellt, u. zw.: sechs Stück Bierwagen mit Bremse der Ersten Pilsener Actienbrauerei, ein Bierwagen mit Bremse der Brauerei Kaspar Bartenstein in Wieselburg, ein Bierwagen mit Bremse der Brauerei Josef Fischer in Mährisch-Neustadt, ein Bierwagen mit Bremse der Ersten Actienbrauerei in Eger, drei Stück Bierwagen mit Bremse der Alt-Pilsenetzer Brauerei, ein Bierwagen mit Bremse für die Brauerei Johann Götz in Okočim, ein Bierwagen für die Brauerei J. L. Klominek in Trzinica, fünf Stück Bierwagen für die Liebotschaner Brauerei in Saaz und zwei Stück Bierwagen für die Brauerei Protivin. Sämmtliche Wagen sind mit Bremsen versehen und nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 1. October 1893, Z. 47.577, genehmigten Typenplänen erbaut. Ferner wurden eingestellt ein Cisternenwagen der Triester Mineralöl-Raffinerie, erbaut nach dem mit Handelsministerial-Erlass vom 14. November 1893, Z. 60.192, genehmigten Typenplane; dann ein Leichentransportwagen der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, und zwar nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 23. Februar 1895, Z. 41.549 ex 1894, genehmigten Typenplänen erbaut; und schliesslich ein Cisternenwagen für die Handels-Actiengesellschaft in Lemberg, welcher nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 24. August 1892, Z. 38.163, genehmigten Typenplänen ausgeführt wurde. [Z. 12.369.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

10. März. Wegen Schneeverwehung Güterverkehr in der Strecke Krasne—Radziwiłów eingestellt.

11. März. In den Strecken Lemberg—Stryj und Złoczów—Podwołoczyska wurde der Personenverkehr, in den Strecken Krasne—Radziwiłów und Lemberg—Lawoczne der Güterverkehr wieder eröffnet.

12. März. Wegen neuerlicher Schneeverwehung Gesammtverkehr in den Strecken Lemberg—Krasne, Krasne—Podwołoczyska und Krasne—Radziwiłów wieder eingestellt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

11. März. Gesammtverkehr in den Strecken Czernowitz—Suczawa, Stryj—Stanislau, Stanislau—Woronienka wieder aufgenommen.

12. März. Gesammtverkehr in der Strecke Czernowitz—Nowosielitza wieder aufgenommen.

13. März. In den Strecken Hliboka—Berhometh-Mezebrody, auf der Bukowinaer Localbahn Hatna-Kimpolung, sowie auf den Kolomeaer Localbahnen wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

11. März. Auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3415 wieder aufgenommen.

12. März. Personenverkehr in der Strecke Bistritz a. H.—Krasna mit den Zügen 2215 und 2232 wieder eröffnet, Güterverkehr in dieser Strecke Abends wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

11. März. Wegen Verwehung der Strecke Stadlau—Marchegg mit Schnee und Eis wurde der Gesammtverkehr in dieser Strecke eingestellt. Die Züge 9/s, 3/s und 15/s wurden überhaupt nicht eingeleitet und die Züge 18/s und 20/s in Marchegg aufgelöst.

Transito-Reisende Marchegg—Wien wurden via Nordbahn befördert.

Auf der Localbahn Kl.-Schwechat—Mannersdorf sind die Züge 1312 und 1311 in Folge Verwehung der Strecke ausgefallen.

In der Strecke Stadlau—Marchegg wurde der Personenverkehr mit den Zügen 5/s und 16/s wieder eröffnet, der Güterzugsverkehr wurde um 5 Uhr Nachmittags wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

10. März. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Hlinsko—Skutsch wurde der Gesammtverkehr eingestellt.

12. März. Auf der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz wurde der Verkehr mit Zug 7304 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 15. Februar 1895, Z. 5029, die seinerzeit mit Erlass vom 16. Jänner 1894, Z. 92.445 ex 1893, den Reichstagsabgeordneten Paul Csigó und Eugen Nedeczky, dem Franz Hertelendy, Einwohner von Selencze-Tomaji, und dem Baron Géza Puteáni, Einwohner von Szigliget, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Tapolcza der Linie Ukk—Tapolcza der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Raposka, Balaton-Ederics und die Gemarkung der Gemeinde Meszes-Györök in der Endstation Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent György verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894, Vorconcession Post 2) den Genannten auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Baja-Báttaszék. (Realisirungsbestrebungen.) Die Frage des Ausbaues der projectirten Eisenbahn Baja-Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 123 ex 1894) sieht, wie aus Budapest berichtet wird, einer baldigen Lösung entgegen. Die Bedeutung dieser Linie und insbesondere jener als Verbindung der durch die Donau getrennten beiderseitigen Streckenabschnitte zu erbauenden stabilen Brücke wird nicht nur in commerciellen Kreisen gewürdigt, sondern es wird vielmehr auch von Seiten der Regierung anerkannt, dass der Bau einer Brücke innerhalb der jede stabile Verbindung entbehrenden langgedehnten Uferstrecke zwischen Budapest und Ujvidék-Pétervárad (Neusatz-Peterwardein) sowohl vom verkehrspolitischen, als auch strategischen Standpunkte keinen längeren Aufschub mehr gestattet. Durch die Baja-Báttaszéker Brücke wird in Verbindung mit der Linie Baja-Báttaszék und nach Ausbau des kurzen Stückes Szegzárd-Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 86 ex 1894, Vorconcession Post 5) von Budapest aus längs dem rechten Donauufer via Sárbogárd—Szegzárd—Báttaszék—Baja—Szabadka (Maria-Theresiopel) und weiterhin Ujvidék—Pétervárad—Zimony (Semlin)—Belgrad eine zweite Verbindung Budapests mit dem äussersten Südosten Ungarns, bezw. dem Oriente geschaffen, die nicht wesentlich länger sein wird, als die gegenwärtige linksuferseitige Hauptlinie Budapest—Szabadka—Zimony—Belgrad.

Projectirte Localbahn Temesvár—Radna-Lippa. (Ausbaubeschluss.) Die projectirte Localbahn Temesvár—Radna-Lippa (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl Nr. 69 und 137 ex 1894) wird den Knotenpunkt Temesvár der kgl. Ungar. Staatsbahnen in nordöstlicher Richtung mit deren Hauptlinie Budapest—Arad—Radna-Lippa—Tövis verbinden und in einer Länge von circa 70 km als Diagonale zwischen den Scheitelpunkten Temesvár—Arad—Radna-Lippa eine wesentliche Verkürzung im Verkehre zwischen den Stationen der vorgenannten Linie östlich von Radna-Lippa und den in Temesvár einmündenden Linien bedeuten. Ausserdem durchschneidet selbe den nordöstlichen, intensiv cultivirten Theil des Temeser Comitates und wird als Ergänzung des Temeser Bahnnetzes im Anschlusse an jenes des Torontáler Comitates in volkswirthschaftlicher Beziehung von wesentlicher localer Bedeutung sein. Dies veranlasste die Interessenten des Temeser Comitates im Allgemeinen und speciell jene der von der projectirten Bahn berührten Gebietstheile zum Beschlusse, das Zustandekommen dieser Linie durch ausgiebige Subventionen zu ermöglichen. Die Linie Temesvár—Radna-Lippa wird von dort aus gleichfalls gegen Nordwest ihren Anschluss an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Arad—Gurahoncz—Józsáshely der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, die Linie Temesvár—Radna-Lippa, und von letzterer Station aus, gleichfalls in nordöstlicher Richtung, in einer Länge von 45—50 km Anschluss an die derzeit als Sackbahn endigende Linie Arad—Borossebes-Buttyin—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen in deren Station Borosses-Buttyin, schliesslich an die von dort abzweigende Flügelbahn Borossebes-Buttyin—Menyháza finden und nach Ausbau dieser Sackbahn mit der von letzterer circa 30 km entfernten, gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Temesvár—Belényes—Vaskóh des Staatsbetriebes, und derart sodann mit dem Knotenpunkte Nagyvárad und Temesvár via Vaskóh—Menyháza—Borossebes-Buttyin und Radna-Lippa verbunden werden.

Vergebung der Landungsplätze längs den als Quais ausgebauten beiderseitigen Donauufern in Budapest. (Beschlussfassung der Budapester Communalverwaltung.) Ueber Antrag der Budapester Ufereintheilungs-Commission hat die hauptstädtische Communalverwaltung in Angelegenheit der Vergebung der Quaistrecken und der nächst diesen gelegenen Lagerplätze verfügt, dass in Hinkunft Provinzkaufleuten nur in zweiter Reihe Uferterrain zur Verfügung zu stellen ist, ferner, nachdem die alte Wasserwerks-Filterstation bereits der Cholera-Quarantaine enthoben ist, dass dieses 100 m betragende Terrain wieder benützt werden kann, wodurch eine Anzahl geräumiger Lagerplätze mit entsprechenden Landungsstellen gewonnen wird.

Es wurde hierauf Folgendes beschlossen:

1. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verbleibt im Besitze der ganzen Uferstrecke vor dem Redoutengebäude.
2. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist aufzufordern, sich zur Abwicklung des Transithandels auch am Ofener Ufer einzurichten.
3. An den Finanzminister ist eine Repräsentation mit der Bitte zu richten, dass für die Ueberführung der am Ofeuer Ufer gelöschten Getreidesendungen die Brückenmauth erlassen werde.
4. Der Neupester Quai (oberhalb der Margarethen-Brücke, sowie auch der Quai zwischen dem Bruck- und Blocksbade) wäre schleunigst auszubauen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 und 21), da es nur so möglich wäre, den immer mehr sich steigernden Bedarf an Landungsstellen wenigstens bis zum Zeitpunkte der Errichtung eines Handelshafens so gut als möglich zu decken.
5. Die Regierung ist zu bitten, im Interesse der Hebung der Schiffahrt das Möglichste aufzubieten, damit die Sanirung der Budapester Schiffahrtsverhältnisse, insbesondere im Interesse des Exportes, je früher durch entsprechende Massnahmen durchgeführt werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25).

Ausland.

Deutsches Reich. (Unrichtige Gewichtsangabe im Frachtbriefe.) Nach den im früheren deutschen Betriebsreglement enthaltenen Bestimmungen wurde bei unrichtiger Angabe des Gewichtes im Frachtbriefe ausser der verkürzten Fracht eine Conventionalstrafe vom Absender oder Empfänger erhoben. Seit 1. Jänner 1893, d. i. seit dem Inkrafttreten der neuen Verkehrsordnung, ist in Uebereinstimmung mit den Vorschriften des internationalen Uebereinkommens eine Aenderung der fraglichen Bestimmungen insofern eingetreten, als die Erhebung eines Frachtzuschlages (Conventionalstrafe) nur für den Fall vorgesehen ist, dass ein dem Absender zur Selbstverladung überlassener Wagen mit mehr als 5 pCt. seines Ladegewichtes überlastet und die Verwiegung des Wagens vom Aufgeber nicht beantragt wird. Die Voraussetzung, von welcher bei Annahme dieser Bestimmung ausgegangen worden ist, dass nämlich falsche Gewichtsangaben nur selten absichtlich gemacht werden, hat sich als richtig nicht erwiesen. Eingehende Erhebungen haben dargethan, dass die unrichtigen Gewichtsangaben sich in bedenklichem Masse vermehrt haben und, wie es scheint, in den Dienst des unlauteren Wettbewerbes gestellt wurden. Es sollen deshalb im Reichseisenbahnamte geeignete Massnahmen vorbereitet werden, um die schädigenden Wirkungen der falschen Gewichtsangaben fern zu halten. Eine Uebertragung solcher Massnahmen auf den internationalen Verkehr ist nicht ausgeschlossen, nachdem auch in den übrigen Vertragsstaaten Wahrnehmungen gleicher Art gemacht worden sind.

Italien. (Eisenbahn Chieti-Bahnhof—Chieti-Stadt.) Der Minister des Staatsschatzes hat für den Bau und Betrieb einer Secundärbahn behufs Verbindung der Station und Stadt Chieti eine Subvention von 2500 Lire pro Kilometer und für 70 Jahre genehmigt. Die Länge dieser Linie beträgt $8^1/_2$ km, der Kostenaufwand, die Fahrbetriebsmittel mit einbegriffen, 684.000 Lire. Die Commune Chieti hat ihrerseits eine Subvention von 15.388 Lire, die Provinz Chieti eine solche von 4000 Lire pro Jahr und für die Dauer von 70 Jahren votirt.

— (Neue Eisenbahnen in der Provinz Rom.) Der Provinzialrath von Rom hat für die Secundärbahnen Subiaco-Mandela, Albano-Velletri, Viterbo-Toscanella-Corneto und Civitavecchia-Allumiere-Tolfa eine kilometrische Staatssubvention von 2000 Lire für die Dauer von 35 Jahren genehmigt. Für diese Linien wird von der Regierung eine kilometrische Subvention von 3000 Lire angesprochen werden.

— (Generalversammlung der Sardischen Secundärbahnen.) Die Generalversammlung der Secundärbahnen Sardiniens ist für den 11. März in Turin einberufen. Die vom Verwaltungsrathe beantragte Dividende soll 18·50 Lire betragen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Poseidon" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2433 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar nach 67tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 1091 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 7254 kg Fischöl, 6720 kg Curiositäten, 300 kg Thee, 240 kg Reis, 430 kg Bambus; aus Yokohama 45.000 kg Kupfer; aus Hongkong 180 kg Curiositäten, 900 kg Oelessenz, 300 kg Sternanis, 15.225 kg spanisches Rohr, 57.750 kg Quassia; aus Penang 50.400 kg Zimmt, 20.400 kg Pfeffer; aus Singapore 85.360 kg Sago, 82.468 kg Ricinussamen für Venedig, 85.680 kg Zinn, 27.120 kg Kaffee, 4680 kg Perlmutter, 2640 kg Coprahwurzel, 8600 kg Häute, 1200 kg Conserven, 700 kg Leinwand, 280 kg Curiositäten, 47.640 kg Pfeffer; aus Batavia 26.280 kg Pfeffer; aus Colombo 337 kg Spelt für Zara, 1200 kg Zimmt für Venedig, 9540 kg Kaffee, 118.096 kg Cocosnussöl, 2712 kg Thee; aus Bombay 149.773 kg Ricinussamen, 18.067 kg Kaffee, 7706 kg Häute; aus Madras 6852 kg Häute, 61.050 kg Baumwolle, 27.600 kg Kaffee; aus Aden 9034 kg Kaffee, 47.299 kg Weihrauch, 36.845 kg Gummi, 9947 kg Perlmutter; aus Port-Said 5700 kg Indigo, 260 kg Häute für Salonichi; aus Fiume 950 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 736.054 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems, giltig vom 15. März bis 1. Mai 1895.) Mit 15. März 1895 tritt der Localschiff-Fahrplan auf der Donaustrecke Engelhartszell—Linz—Grein—Krems in Kraft. Die Bergfahrt ab Krems nach Grein erfolgt jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 Uhr Früh, ab Grein nach Engelhartszell am Montag, Mittwoch und Samstag um 6 Uhr Früh. Die Thalfahrt ab Engelhartszell nach Krems erfolgt jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 7 Uhr Früh mit der Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Min. Abends an den gleichen Tagen. Für die Benützung der Localschiffe werden Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis zum 17. März.

Adriatischer Dienst.

12. März, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

13. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

14. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Gutmann, nach Venedig.

15. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Argo", Capitän A. Scarpa, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän A. de Leitner nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

12. März, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Memfi", Capitän P. Ivellich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmé, Mytilene und Rhodus.

13. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe", Capitän A. Lazzari, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz und Braila.

15. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Cossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

16. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medusa", Capitän T. Rassevich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März, um Mitternacht: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

3. April, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . ., nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Wels wurde am 26. Februar bei der Firma

„Welser Localbahngesellschaft"

die Eintragung der neu gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes, und zwar des Johann Eder, Privatier, und des Franz Stöcker, Spirituosenfabrikant, beide Gemeinderäthe und wohnhaft in Wels, als Delegirte der Stadtgemeinde Wels, und des Camillo Schulz, Kaufmann in Wels, als von der Generalversammlung am 5. Juli 1894 gewähltes Mitglied, mit dem Bemerken, dass dieselben die statutenmässige Zeichnung in der Art ausüben, dass sie gemeinschaftlich mit einem zweiten Mitgliede des Verwaltungsrathes ihren vollen Namen unter den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Wortlaut obiger Firma beisetzen, angeordnet.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 4. März unter dem Vorsitze des Directors Hallama stattgehabten Vereinsversammlung hielt der Concipient der niederösterr. Finanzprocuratur Dr. René Merores einen Vortrag über „Volks- und staatswirthschaftliche Gesichtspunkte in der österr. Localbahnfrage". In seinen einleitenden Ausführungen präcisirte derselbe seinen Standpunkt bezüglich der Rentabilität der Localbahnen dahin, dass denselben das Charakteristische einer reinen Erwerbsunternehmung abgehe, indem die Existenzberechtigung derselben wesentlich in ihrer Gemeinnützigkeit gelegen sei. Von hervorragender Bedeutung für die Localbahnfrage ist die Art und Weise der Heranziehung der Interessenten zur Beschaffung des Anlagecapitales für die projectirten Localbahnen. Diese Beiträge können nur nach wirthschaftlichen Gesichtspunkten, d. i. nach Massgabe des Nutzens, den sich jeder der interessirten Factoren aus dem Baue der Localbahn erhofft, bemessen werden. Der Vortragende untersuchte weiters, welches die Nutzeffecte einer Localbahn sind und welchen privaten und öffentlichen Wirthschaften dieselben zu Gute kommen, sodann, in welcher Form dieselben die Grundlage einer Betheiligung an der Capitalsbeschaffung von Localbahnen abzugeben geeignet sind, und kommt zu dem Resultate, dass die öffentlichen und privaten Interessenten nach Massgabe ihrer directen von ihnen erkannten Vortheile beizutragen haben, der Staat aber aus dem Titel der durch den Ausbau von Localbahnen erhöhten Steuerkraft nöthigenfalls zur Ergänzung des fehlenden Restcapitales heranzuziehen wäre. Mission der Länder sei es, lediglich zwischen Unternehmung und anlagesuchendem Capitale ohne Uebernahme eines bedeutenden Risicos zu vermitteln und so die Finanzirung zu erleichtern. Nach diesen theoretischen Darlegungen wendete sich der Vortragende zur Erörterung der Frage, inwieferne für die interessirten Factoren bereits eine gesetzliche Beitragspflicht bestehe. Das Princip der Beitragspflicht für Staat und Land ist in dem neuen Gesetze für Bahnen niederer Ordnung, sowie in einer Reihe von Landesgesetzen bereits ausgesprochen, während für die Privatinteressenten und engeren Interessentenkreise (Gemeinden und Bezirke) die Beitragspflicht derzeit noch nicht gesetzlich festgestellt erscheint. Und doch ist von dem freien Willen dieser Subjecte nach den bisherigen Erfahrungen nicht viel zu erwarten. Auf Basis seiner Auseinandersetzungen gelangt der Redner zu der Schlussfolgerung, dass behufs Heranziehung der localen Interessenten für die Capitalsbeschaffung von Localbahnen die Schaffung von Zwangsorganisationen geboten erscheint, und empfiehlt derselbe als deren geeignetste Form die Einführung von Eisenbahn-Genossenschaften. In dem Inslebentreten solcher Verbände erblickt der Redner eine werthvolle Ergänzung der heutigen Localbahn-Gesetzgebung und eine bedeutende Entlastung von der Sorge wegen Beschaffung des für die Herstellung einer Localbahn aufzuwendenden Capitales.

An der dem Vortrage folgenden sehr animirten Discussion, die an einem der nächsten Vereinsabende fortgesetzt werden wird, betheiligten sich die Herren Dr. Bing, Verwaltungsrath Mayer und Ingenieur Büchelen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Gütertarifes, gemeinschaftliches Heft II/D, und eines Gütertarifes Theil III, Heft Nr. 4, nebst Anhang.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1895 gelangen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staasbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (in Galizien) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar Eisenbahn, der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a M. und der kgl. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken andererseits nachstehende Tarife zur Einführung:

a) Theil II, gemeinschaftliches Heft D, enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger.
(Durch dieses Tarifheft wird rücksichtlich des vorgenannten Güterverkehres der in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. März 1893 enthaltene Kilometerzeiger aufgehoben, bezw. ersetzt.)

b) Theil II, Tarif-Heft Nr. 4, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz etc.

c) Anhang zu dem vorstehend unter b) genannten Gütertarife, enthaltend Coursdifferenzen, welche vom 1. April 1895 an bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen werden.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen, und zwar:

das gemeinschaftliche Heft D um den Preis von 0·25 Kronen,

der Tarif Theil III, Heft Nr. 4, um den Preis von 0·50 Kronen für das Stück und

der Anhang zum Theil III, Heft Nr. 4, gratis erhältlich.

Wien, am 9. März 1895. [143]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Preussisch - Sächsischer Personen- und Gepäcksverkehr über Lindau—Schaffhausen—Hof und Probstzella.

Ausgabe des Nachtrages II.

Mit 1. April 1895 gelangt ein Nachtrag II zum Tarife für den in rubro bezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, sowie geänderte und neue Fahrpreise zwischen deutschen und schweizerischen Stationen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 11. März 1895. [144]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Neuausgabe des Tarif-Theiles V, Heft 3.

Am 1. April 1895 gelangt Theil V, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Gütertarifes zur Einführung.

Dieser Tarif enthält neue Frachtsätze für den Kohlen- und Coaksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Kaiserin Elisabeth-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn, Arlbergbahn und Vorarlberger Bahn) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits; ferner einen Anhang, enthaltend Coursunterschiedsbeträge, welche je nach dem Stande der österr. Währung von den Frachtsätzen des Tarifes abgezogen werden oder unberücksichtigt zu lassen sind.

Bis auf Weiteres sind die Coursunterschiedsbeträge im doppelten Betrage abzuziehen.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 sammt Nachtrag I aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1895.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Verwaltungen zum Preise von Rm. 0·30 = 36 Heller (Kronen-Währung) zu beziehen.

Wien, am 12. März 1895. [145]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.
Tirol - Vorarlberg - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.

Verschiebung der Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Der in Nr. 22 dieses Blattes vom 19. Februar 1895 angekündigte provisorische Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Eilgütern des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes sammt Anhang wird erst am 1. Mai 1895 zur Einführung gelangen. In demselben werden auch Frachtsätze für Eilgüter, gewöhnliche, von und nach weiteren österreichischen Stationen, sowie Frachtsätze für Lebensmittel in Eilfracht enthalten sein.

Hiedurch werden aufgehoben:

1. Sämmtliche Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, sowie die Ausnahme-Tarife Nr. I und XXIV, enthalten im Tarife, Theil II, 1. Heft, des Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888.
2. Sämmtliche Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, sowie der Ausnahme-Tarif Nr. I, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. (bezw. 20.) August 1886.
3. Sämmtliche Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, enthalten im Tarife, Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887.

Desgleichen wird die Einführung des VI. Nachtrages zum Tarife, Theil II, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1888, und des VII. Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. (bezw. 20.) August 1886 auf den 1. Mai 1895 verschoben.

Wien, am 10. März 1895. [146]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Instradirungsvorschrift im Tarife Theil IV, Heft 1.

Die Beförderung von Viehtransporten nach dem vom 1. August 1893 giltigen Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 1, erfolgt ab 20. März 1895 bis auf Weiteres im Verkehre von den nachbenannten Stationen nach Wien St. Marx nicht mehr über Grammat-Neusiedl, sondern über Wien Matzleinsdorf.

Demgemäss wird die im vorbezeichneten Tarife auf Seite 31 bis 39, bezw. in dem Nachtrage 1 hiezu auf Seite 16 enthaltene Instradirungsvorschrift mit Giltigkeit ab 20. März 1895 dahin abgeändert, dass in der ersten Rubrik (Wien St. Marx) an Stelle der dort bezeichneten Routen nachstehende Routen einzustellen sind:

Im Verkehre von den Stationen	Route
Dugoselo Kaproncza (Koprivnica) Körös (Križevac)	Zákány—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Károlyváros (Karlovac) Leskovac Zágráb (Zagreb) M.Á.V.	Zágráb (d.v.-S.B.)—Steinbrück—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Blinskikut Doberlin Dubica Kostajnica Novska	Sziszek—Zágráb (Péage)—Kaproncza—Zákány—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Lekenik Nagy-Gorica Sziszek (Sisak) Zágráb (Zagreb) d.v.-S.B. Zaprešić	Steinbrück—Marburg—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Banjaluka Bosn.-Novi Prjedor	Doberlin—Sziszek—Zágráb (Péage)—Kaproncza—Zákány—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Krapina Novi-Marof Varasd (Varaždin) Velika-Trgovište Zabok-Krapina-Teplitz (Zabok-Krapinske-Teplice) Zlatár-Bistrica	Csáktornya—Gutorföld—Zala Szt. Iván—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf
Belovár	Körös—Zákány—Wr. Neustadt—Wien Matzleinsdorf

Wien, am 8. März 1895. [147]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Instradirung von Viehtransporten von Kőbánya hizlalda nach Wien (St. Marx).

Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895 werden Transporte von lebendem Vieh von Kőbánya hizlalda nach Wien (St. Marx) auch in dem Falle auf Grund der im Tarif Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 15. März 1892, enthaltenen Frachtsätze direct abgefertigt, wenn die betreffenden Sendungen, in Folge Vorschreibung der Route via Marchegg auf den Frachtbriefen, thatsächlich über diese Route befördert werden.

Wien, am 9. März 1895. [148]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Ausgabe eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1894 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 20 Kreuzer bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 12. März 1895. [149]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn).

Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 3 und 4.

Am 1. April 1895 treten in obenbezeichnetem Verbande der 6. Nachtrag zu Tarifheft 3 und der 4. Nachtrag zu Tarifheft 4 in Kraft.

Dieselben enthalten eine Aenderung von Stationsnamen, eine Aenderung der besonderen Bestimmungen und einige andere in Folge Neueintheilung der preussischen Staatsbahn-Directionsbezirke erforderlich gewordene Aenderungen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. März 1895. [150]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung des Nachtrages I zum Gebührentarife (Theil II) der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, giltig vom 1. April 1895.

Mit 1. April 1895 tritt zu dem Gebührentarife (Theil II) für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält: Aenderung der Manipulationsgebühren, neue Tariftabellen für Eil- und Frachtgüter, Einbeziehung neuer Artikel in den Ausnahmetarif III, Erstellung neuer Ausnahmetarife IV und V und eine Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn um den Preis von 5 Kreuzer (= 10 Heller) bezogen werden.

Wien, am 10. März 1895. [151]

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages X.

Mit 1. April 1895 tritt zum Magdeburg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1890 der Nachtrag X in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 7. März 1895. [152]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Aenderung der Bestimmungen des gemeinsamen Tariftheiles I, Abschnitt B III f), hinsichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte für gewisse Artikel. In der heutigen Nummer des Verordnungs-Blattes ist enthalten die Verlautbarung eines Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 5. März 1895, Z. 458/H.-M., betreffend die Seitens der Eisenbahn-Directorenconferenz vom 13. December 1894 gefassten Beschlüsse bezüglich Abänderung der im Nachtrage I zum gemeinsamen Tariftheil I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel, sowie bezüglich Aufhebung der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte rücksichtlich einzelner Artikel des Specialtarifes 3.

Nach diesen Beschlüssen ist die Eliminirung der nachstehenden Artikel aus der oberwähnten Liste als nothwendig anerkannt worden, und zwar:

1. Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle;
2. Asphalt der Pos. A-54;
3. Alle Artikel aus der Pos. A-61, excl. Asphaltsteine, Asphaltsand und rohe Asphalterde;
4. Bleiglanz der Pos. B-23;
5. Cement des Pos. C-5;
6. Chamotte und Chamottesteine der Pos. C-8;
7. Cichorienwurzeln, frische;
8. Eisen und Stahl der Pos. E-9;
9. Erdfarben der Pos. E-22 und E-23;
10. Graphit der Pos. G-27;
11. Gyps der Pos. G-32;
12. Kalk, gebrannter, der Pos. K-2;
13. Klinkersteine;
14. Steine der Pos. S-57;
15. Talksteine der Pos. T-4.

Ferner wurde von der Directorenconferenz die Aufhebung der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte bezüglich nachstehender Artikel des Specialtarifes 3 beschlossen:

1. Dünger der Pos. D-15;
2. Hammerschlag der Pos. H-2;
3. Knochenkohle der Pos. K-29.

Hienach werden die folgenden Artikel in der im Nachtrage I zum gemeinsamen Tariftheil I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel verbleiben:

1. Asphaltsteine, Asphaltsand und rohe Asphalterde;
2. Dolomit der Pos. D-10;
3. Eis und Schnee der Pos. E-5;
4. Eisen und Stahl der Pos. E-8;
5. Eisenbahnschwellen aus Eichenholz;
6. Erden, gewöhnliche, der Pos. E-20;
7. Kohlen, mineralische, der Pos. K-32;
8. Magnesit der Pos. M-3;
9. Rüben (Futterrüben) der Pos. R-14;
10. Rückstände von Kartoffeln und Rüben der Pos. R-20;
11. Schweissschlacken der Pos. S-36;
12. Spat der Pos. S-51;
13. Ziegel der Pos. Z-14;
14. Zuckerrüben der Pos. Z-13;
15. Zuckerrübenschnitte der Pos. Z. 14.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte wird bei den nachstehenden Artikeln des Specialtarifes auch fernerhin beibehalten werden, und zwar:

1. Erze der Pos. E-25;
2. Schlacken und Sinteln, Walzenschlacken und Walzensinter der Pos. S-19;
3. Schwefelkiesabbrände der Pos. S-32;
4. Steine der Pos. S-58 und Schotter;
5. Thoneisenstein der Pos. T-12 a.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 1 und 2.) Am 1. März kamen für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie in den Specialtarifen I, II und III genannt, bei Aufgabe als Stückgut, unter Aufhebung der Frachtsätze für die correspondirenden Relationen (Heft 1, Ausnahmetarif 18, Seite 12, des Nachtrages VIII, und Heft 2, Ausnahmetarif 27, Seite 131, des Nachtrages XI, die folgenden neuen Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

Von und nach	Dresden-Altstadt	Dresden-Friedrichstadt	Dresden-Neustadt (Leipz. Bahnhof)	Dresden-Neustadt (Schles. Bahnhof)	Dresden-Elbkai (Altstadt)	Dresden-Elbkai (Neustadt)	Görlitz (Sächs. und Preuss. Staatsb.)	Reichenberg	Zittau (Sächs. und Preuss. Staatsb.)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark								
Lindau . .	4·43	4·47	4·49	4·49	4·47	4·47	4·73	3·94	4·26

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2, Nachtrag XI, Seite 91.) Am 1. März traten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für Holz des Specialtarifes III in Kraft:

Von und nach	Eisenstein	Ludwigsthal	Regen	Triefenried	Zwiesel
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Klingenthal . .	0·74	0·76	0·80	0·81	0·77

Preussischer Staatsbahnverkehr. (Ausnahmetarif für Steinkohlen.) Die im Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin vom 1. Jänner 1892 und im Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenreviere im Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin vom 1. Juni 1894 enthaltenen Frachtsätze für Stettin transito seewärts finden vom 15. März 1895 ab auch auf die mit Leichterfahrzeugen von Stettin nach Swinemünde beförderten Heizkohlen solcher Dampfer Anwendung, die von Stettin direct ausgehen oder die durch eigene kleinere Fahrzeuge mit Stettin in directem Verkehre stehen. Abzüge der betreffenden Ergänzung der Bedingungen für die Gewährung der vorbezeichneten Ausnahmefrachtsätze sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, Stadtbahnhof, Alexanderplatz, erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
498	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Kammersäure (niedergrädige Schwefelsäure)	Kralup (B.N.B.)	Göllersdorf	Bei Aufgabe in Kesselwagen (Reservoirwagen). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	78 kr.		Im Kartirungswege		
									Kreuzer					
499	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B. loco	Frankstadt a. R.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	60·4	38·0	22·4	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Frankstadt a. R.	Brünn K.F.N.B. loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			43·0	38·0	5·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
				Krasna					37·7	36·0	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
500	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Baumaterialien	Rücksichtlich der Linien der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1895	Localtarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn			25% Nachlass von dem nach Abzug der eingerechneten Manipulationsgebühren verbleibenden Frachtsatzreste	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende August 1895	In den Frachtbriefen muss die Bauunternehmung der Localbahn Gablonz-Tannwald als Aufgeber erscheinen. Dieser Nachlass findet nur auf jene Baumaterialien Anwendung, welche beim Baue der Localbahn verwendet wurden
501	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser, natürliches oder künstliches	Budaörs, Station der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Paris (Douane, La Villette und Reuilly)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Massgabe der im nebengenannten Tarife unter Abschnitt IV (Ausnahmetarif für diverse Artikel) angeführten besonderen Bestimmungen	Vom 1. April 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1895	Tarif-Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1890, enthaltend Ausnahmetarife für den directen Güter-Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits		a) 80 b) 70 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
502	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Position 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1	Beneschau	Prag K.F.J.B.	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	14 kr.	10 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
503	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	.	Steinzeugwaaren der Position 8—66 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Nürschan	Nussdorf und Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie sonstiger Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	79·1 kr.	69 kr.	10·1 kr.	Im Kartirungswege		
504	K.k.St.B.	**Ergänzung** der in Nr. 125 dieses Blattes vom 1. November 1894, snb fortl. Nr. 1902, entbaltenen Publication. In die Rubrik „besondere Bemerkungen“ ist aufzunebmen: „Die nebenstebenden Taxen sind nur anf Sendungen anwendbar, welche in der Bestimmungsstation bezogen, bezw. vom Bahnhofe mittelst Strassenfuhrwerk abgefübrt werden.“												

Offert-Ausschreibung.

Im laufenden Jahre soll in der Station **Judenburg** beim Aufnahmsgebäude eine Veranda mit beiderseitigen Nebengebäuden erbaut und eine Umstellung und Vergrösserung des Frachtenmagazines vorgenommen, und in der Station **Hirt** die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes zur Ausführung gebracht werden.

Aus diesem Anlasse gelangen die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage, und zwar:

für **Judenburg** mit 11.000 fl. und
„ **Hirt** „ 6.500 „

an Unternehmer im Offertwege zur Vergebung.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach (Bahnerhaltungs-Inspectorat), sowie bei der k. k. Bahnerhaltungssection Judenburg und Klagenfurt, während der Amtsstunden vom 12. März l. J. an zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den 23. März 1895, 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im März 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach anfliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 16. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 28. Februar 1895,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von Teplitz nach Eichwald.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft im Vereine mit der Firma W. Lindheim & Comp., beide in Wien, die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn vom Schulplatze in Teplitz über Weisskirchlitz und Zuckmantel nach Eichwald nebst den eventuell auszuführenden Fortsetzungslinien

a) vom Schulplatze zum Theater und zum Curgarten in Teplitz,

b) vom Schulplatze über den Marktplatz in die Lange Gasse in Teplitz, dann einer Güterschleppbahn von der Hauptlinie zu den Holzlagerplätzen auf dem Teplitzer Bahnhofe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn

unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit 15 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, 2. Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Hauptlinie der concessionirten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zweitausend (2000) Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Die sub a) und b) genannten Fortsetzungslinien, sowie die Güterschleppbahn zum Bahnhofe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind binnen sechs Monaten, vom Tage der Ertheilung des Bauconsenses an gerechnet, zu vollenden und in Betrieb zu setzen.

---

*) Enthalten in dem am 12. März 1895 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 39.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit fünf Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Zur Uebernahme sonstiger Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung, wie solche den Localbahnen obliegen, sind die Concessionäre nur insoweit verpflichtet, als diese Leistungen mit Rücksicht auf die Anlage der Bahn und deren Betriebseinrichtung überhaupt durchführbar erscheinen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner auch das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Parschnitz nach Wekelsdorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Julius Modern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Parschnitz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Petersdorf, Radowenz, Hottendorf, Adersbach und Buchwaldsdorf zur Station Wekelsdorf der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Februar 1895. Z. 4900.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Eine an die Verwaltung einer Eisenbahn-Unternehmung gerichtete allgemeine Aufforderung, betreffend das in künftigen Fällen einzuhaltende Vorgehen, ist keine Entscheidung oder Verfügung der Verwaltungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 de 1876.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 11. März 1893, Z. 23.845, betreffend die Materialienprovenienz bei Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln, nach der am 22. December 1894 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unzulässig abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Aus Anlass einer von einem Wiener Blatte gebrachten Nachricht, wonach Seitens der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft, welcher die Beschwerdeführerin die Lieferung von 200 Kohlenwagen übertragen hat, die bezüglichen Räderpaare theils als Scheibenräderpaare vom Bochumer Verein, theils als solche nach System Hönigswald von Hoerdl beschafft worden waren, hat das k. k. Handelsministerium mit dem angefochtenen Erlasse bemerkt, dass dieser Vorgang der Bestimmung des § 8 der A. h. Concessionsurkunde für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, im vorliegenden Falle bezüglich der Räder nicht entspreche, und hat, um zu verhindern, dass die bezogene Bestimmung der Concessionsurkunde auch weiterhin illusorisch gemacht werden könnte, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgefordert, künftighin bei Be-

stellungen, „welche unter die obige Concessionsbestimmung fallen, sich im Voraus der Provenienz des zur Verwendung gelangenden Materials zu versichern und hievon jeweilig bei Erstattung der Vergebungsanträge an das Ministerium Mittheilung zu machen".

Die Beschwerde erklärt, sich der Prüfung der Richtigkeit der Rechtsanschauungen über Umfang und Bedeutung des § 8 der citirten Concessionsurkunde zu enthalten, ist jedoch der Anschauung, dass die am Schlusse des angefochtenen Erlasses ergangene Aufforderung weder in der Concessionsurkunde, noch im Gesetze eine Grundlage finde, und stellt das Begehren um Aufhebung jenes Theiles des angefochtenen Erlasses, mit welchem die vorgedachte Aufforderung an die Beschwerdeführerin gerichtet wurde.

Der Gerichtshof hatte daher auch nur den letzten Absatz des angefochtenen Erlasses in Erwägung zu ziehen, vermochte aber in demselben eine Entscheidung oder Verfügung einer Verwaltungsbehörde, wie sie der § 2 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, im Auge hat, nicht zu erblicken.

Denn die in Frage stehende Aufforderung stellt sich ihrem klaren Wortlaute nach nur als eine an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gerichtete allgemeine Weisung darüber dar, wie sich diese in künftigen Fällen bei Anschaffungen der unter die Bestimmung des § 8 der bezogenen Concessionsurkunde fallenden Materialien zu benehmen habe.

Erst wenn aus Anlass eines concreten Falles die in dem fraglichen Auftrage gelegenen Anforderungen an die Beschwerdeführerin gestellt werden würden, könnte es sich um eine Verfügung der im § 2 des bezogenen Gesetzes gedachten Art, um eine Verfügung nämlich handeln, durch welche sich die Beschwerdeführerin in ihren Rechten verletzt erachtet halten könnte; bis dahin aber kann von einer Rechtsverletzung keine Rede sein, und war demnach die Beschwerde als unzulässig abzuweisen.

[Erkenntniss vom 22. December 1894, Z. 5042; H.-M.-Z. 10.870/X ex 1895.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Sternberg—Grulich: Errichtung einer Rampe in km 87·3495: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Senftenberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Rampe in km 87·3495 für Zwecke des Peter Hufnagel in Mittel-Lipka anberaumt. [G.-I.-Z. 4946.]

— (Linie Innsbruck — Bregenz: Umlegung des Fürstenweges: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Innsbruck hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umlegung des „Fürstenweges" nächst der Haltestelle Wilten der Arlberg-Bahn für den 18. März anberaumt. [G.-I.-Z. 4405.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Schuppen in Siluvka.) In der Station Siluvka wird beim Weichenwächterhause Nr. 1 für Zwecke des Weichenwächters ein Heu- und Strohschuppen hergestellt. [28. Februar, Z. 12.051.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Nebengebäude bei mehreren Wächterhäusern.) Bei dem Wächterhause Nr. II in Simmering, Nr. I in Lanzendorf und Nr. I in Wifleinsdorf wird je ein Nebengebäude hergestellt. [27. Febrnar, Z. 11.930.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Errichtung eines Feuerspritzenschuppens in der Station Napagedl.) Das Project für die Herstellung eines Feuerspritzenschuppens als Anbau an das freistehende Nebengebäude in der Station Napagedl wurde zur Ausführung genehmigt. [22. Februar, Z. 6472.]

— (Linie Lundenburg — Brünn: Umgestaltung eines Feldweges in eine Bezirksstrasse II. Classe.) Das Project für die anlässlich der Umwandlung des bestehenden, von der Ortschaft Rakwitz zur Raigern-Lundenburger Bezirksstrasse führenden, den Bahnkörper bei km 98·1/2 mittelst einer Durchfahrt kreuzenden Feldweges in eine Bezirksstrasse II. Classe für Zwecke des Strassenausschusses Auspitz nothwendigen Herstellungen auf Bahngrund wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Februar, Z. 6592.]

— (Herstellung eines Uebergangssteges in der Station Branowitz.) Das Project für einen Uebergangssteg in der Station Branowitz, sowie die beantragte Abmontirung der nördlichen Abgangsstiege auf der linken Seite des Uebergangssteges in der Station Stauding und deren Wiederverwenduug beim Branowitzer Stege wurde zur Ausführung genehmigt. [4. März, Z. 7988.]

— (Linie Prerau — Olmütz: Bauliche Veränderung in Olmütz.) Für die Errichtung eines Anbaues an die Magazinsarbeiter-Kaserne am Bahnhofe in Olmütz wurde die Genehmigung ertheilt. [25. Februar, Z. 7256.]

Wiener Stadtbahn. (Vororteliuie: Herstellung von drei Hilfsgeleisen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für drei von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in der Nussdorferstrasse abzweigende Hilfsgeleise zur Anschüttung der Stationsanlage Heiligenstadt anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 4422.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Sicherung des Verkehres auf der Niveaukreuzung mit der Horsky'schen Schmalspurbahn.) In km 299 8/9 der Strecke Kolin—Gr.-Wossek bei Wächterhaus Nr. 215 durchschneidet jene Schmalspurbahn, welche von Eleonorenhof und Franzenshof in die Zuckerfabrik des Ritter von Horsky in Kolin führt und mit Locomotiven betrieben wird, die currente Strecke und das parallel zu derselben laufende Schleppgeleise der Oesterr. Nordwestbahn im Niveau. Zur Sicherung des Betriebes auf der Strecke Gr.-Wossek—Kolin sind in einer Entfernung von circa 500 m von der Niveaukreuzung zwei einarmige Mastsignale aufgestellt. Ausserdem befinden sich rechts und links von der Niveaukreuzung parallel zur Oesterr. Nordwestbahn Zugschranken, auf welchen Haltescheiben angebracht sind. Die Mastsignale sind mit den Zugschranken derart verbunden, dass die ersteren nur dann auf „Erlaubte Fahrt" gestellt werden können, wenn die Zugschranken geschlossen sind, wogegen die letzteren nur dann geöffnet werden können, wenn vorher die Mastsignale auf „Verbot der Fahrt" gestellt wurden. Die beiden Mastsignale stehen normal auf „Erlaubte Fahrt". Ausser den Mastsignalen auf der currenten Strecke der Oesterr. Nordwestbahn und den Zugschranken rechts und links der Niveaukreuzung sind auf der schmalspurigen Schleppbahn selbst noch zwei fixe Scheiben aufgestellt. Die Bedienung der Mastsignale und der die Schmalspurbahn abschliessenden Zugschranken obliegt dem bei der Niveaukreuzung situirten Bahnwächter der Oesterr. Nordwestbahn. [G.-I.-Z. 4827.]

Wiener Localbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 10. November 1894 hat die technisch-polizeiliche Prüfung rücksichtlich zweier für die Linien der Wiener Localbahnen Wr. Neudorf-Guntramsdorf bestimmten Tenderlocomotiven, welche in der Locomotivfabrik in Wr. Neustadt vorm. G. Sigl erbaut wurden und die Inventarsnummern 56 und 57, die Fabrikationsnummern 3758 und 3759 tragen, stattgefunden. Die vorgeschriebene Kesselprobe fand laut Certificat mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Spurweite beträgt 1440 mm und das Totalgewicht jeder dieser Locomotiven 18 Tonnen. Die Probefahrten wurden auf der 7·2 km langen gesellschaftlichen Strecke Inzersdorf Station bis Wr. Neudorf Frachtenbahnhof und retour unternommen und hiebei maximale Geschwindigkeiten von 42, bezw. 48, und mittlere Geschwindigkeiten von 32, bezw. 34 km per Stunde erreicht, so dass kein Anstand obwaltete, diese zwei Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Wiener Localbahnen zu verwenden. [Z. 8554.]

Ausweis über die im IV. Quartal 1894 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Radmannsdorf (zwischen der Station Lees-Veldes und der Haltestelle Ottotsche der Strecke Tarvis—Laibach)	1. October	Für den Eilgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Die Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Weberschan (zwischen den Stationen Leneschitz und Hochpetsch der Strecke Prag—Moldau)		Für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen	
	Koprno (zwischen den Stationen Perković-Slivno und Unešić der Strecke Spalato—Knin)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personentarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
	Station: Wilten (zwischen den Stationen Innsbruck und Völs der Strecke Innsbruck—Bregenz)	1. November	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. War bisher nur für den Eilgut- und Frachtdienst eingerichtet.
	Haltestelle: S'codovacca (zwischen den Stationen Villa Vicentina und Cervignano der Strecke Monfalcone—Cervignano)	20. November	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen- und Gepäckstarife der nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle.
Graz-Köflacher Eisenbahn	Station: Frauenthal (zwischen den Stationen Gross-Florian und Deutsch-Landsberg der Strecke Lieboch—Wies)	1. December	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages II zum Tarif Theil II der Graz-Köflacher Eisenbahn.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Haltestellen: Bystritz (zwischen den Haltestellen Wendrin und Grudek der Strecke Oderberg—Csacza)	1. October	Für den Eilgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Gütertarife vom 1. Jänner 1890. Die beiden Haltestellen waren bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
	Wendrin (zwischen der Station Trzynietz und der Haltestelle Bystritz der Strecke Oderberg—Csacza)			
Localbahn M.-Ostrau—Witkowitz	Haltestellen: Nordbahn-Colonie	10. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Tarif Theil II, giltig vom Tage der Betriebseröffnung.
	Hotel Eiche	18. October		
Oesterr. Nordwestbahn	Haltestellen: Ober-Olberndorf (zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf der Strecke Wien—Znaim)	1. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 1. Juni 1891.
	Wlkanetsch (zwischen der Station Leschtina und der Haltestelle Goltsch-Jenikau Stadt der Strecke Wien—Prag)	5. October	Für den Wagenladungsgüterverkehr für Zuckerrübe und Rübenschnitte	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen für den Gütertransport vom 1. August 1883, bezw. Nachtrag I/A vom 1. Jänner 1894. War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Haltestelle: Pržno (zwischen den Stationen Baschka und Friedland der Strecke M.-Ostrau—Friedland)	1. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages I zu den ab 1. Jänner 1893 giltigen Gebührentarifen für die Ostrau-Friedlander Eisenbahn. In dieser Haltestelle werden nur Personenzugskarten I.—III. Classe und Arbeiter-Tour- und Retourkarten III. Cl. ausgegeben.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Station: Brankowitz (zwischen den Stationen Nessowitz und Nemotitz der Streke Brünn—Vlarapass)	15. October	Für den Stückgutverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Gütertarifes Theil II, Heft 3 und Theil II, Heft 4. War bisher für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Verschiebungen mittelst Zugthieren auf den Ladegeleisen des Ludwig-Schachtes bei der Station Bilin.) Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat der Brüxer Bergbau-Gesellschaft in Brüx, vorbehaltlich der Genehmigung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde und gegen Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen, gestattet, die Verschiebungen von Wagen zu und von den Ladegeleisen des Ludwig-Schachtes bei Bilin mittelst Zugthieren durchzuführen. Die k. k. General-Inspection nahm diese bahnämtliche Verfügung zustimmend zur Kenntniss.

[23. Februar, G.-I.-Z. 3355.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Oesterr. Nordwestbahn:

13. März. Der Gesammtverkehr in der Strecke Skutsch—Hlinsko wurde mit Zug 212 wieder eröffnet.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

13. März. Wegen Abgang einer kleinen Lawine in der Strecke Eisenerz—Radmer bei km 10·5 mussten die Züge 1356 und 1388 unterbleiben. Um 5 Uhr Nachmittags war die Verkehrsstörung wieder behoben.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

13. März. Auf der Localbahn Dolina-Wygoda wurde der Verkehr wieder aufgenommen. Dagegen musste auf der Localbahn Hliboka-Berhometh a. S. in Folge von Schneehindernissen der Gesammtverkehr neuerdings eingestellt werden.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

13. März. Wegen Schneeverwehung ist in der Strecke Lemberg—Podwołoczyska der Zug 1 unterblieben.

13. März. In der Strecke Lemberg—Krasne wurde der Personenzugsverkehr mit den Zügen 3 und 4 wieder aufgenommen.

14. März. In der Strecke Krasne—Brody—Radziwiłów wurde der Personenverkehr, in den Strecken Lemberg—Bełzec und Rawa ruska—Sokal der Gesammtverkehr und in den Strecken Lemberg—Krakau und Krasne—Brody der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

13. März. In der Theilstrecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3315 wieder aufgenommen, und sind somit sämmtliche Linien für den Gesammtverkehr offen.

Südbahn-Gesellschaft:

14. März. In den Strecken Laibach — Nabresina und St. Peter—Fiume wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 20. Februar, Z. 8011, die seinerzeit mit Erlass vom 1. März 1894, Z. 10.432, dem Béla Klobusiczky, Einwohner von Monospetri, im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Er-Mihalyfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Biharer Localbahnen abzweigende und diese über Pócsaly, Esztár, Henczida, Gaborján und die Gemarkung der Gemeinden Péterszeg und Berettyó-Ujfalu in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Eisenbahnprojecte im Baranyaer Comitate. (Ausführungsprogramm.) Die Interessenten des Comitates Baranya haben den Beschluss gefasst, das im Comitatsbereiche bereits bestehende, theils in Ausführung begriffene und ferner projectirte Eisenbahnnetz zu erweitern und durch Schaffung neuer Anschlüsse zu vervollkommnen. Zum Beginn dieser Action soll vorerst die Linie Darány—Sellye—Vaiszló—Siklós—Baranya-Monostor in Angriff genommen werden. Diese von der Station Darány (nächst Barcs) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Barcs—Üszög der Barcs-Pécser (Fünfkirchner) Eisenbahn-Actiengesellschaft abzweigende Linie wird diese in der zukünftigen Station Sellye mit der concessionirten Localbahn Szent-Lörincz—Sellye—Szlatina—Našić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94 und 104 ex 1894) und von dort aus in der Station Baranya-Monostor (zwischen Eszék und Villány) mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány verbinden. Durch diese Bahn, welche, parallel mit der Drau laufend, auch von besonderer Bedeutung für den internen Verkehr des Baranyaer und der an dieses grenzenden Comitate Veröcze und Somogy sein wird, wird von Eszék aus via Baranyavár—Darány—Barcs die derzeit kürzeste Verbindung sowohl zwischen der Donau und dem Knotenpunkte Barcs, als nach Ausbau der projectirten Linie Barcs—Belovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1890) via Belovár—Körös auch mit Zágráb (Agram) geschaffen werden.

Ausland.

Italien. (Sicilische Eisenbahnen: Eröffnung der Station Messina-Porto.) Am 7. Februar wurde die Station Messina-Porto für den Personen-, Gepäcks-, Frachten- und Postpacketdienst sowohl im internen als im Gemeinschaftsdienst mit dem Mittelmeer- und dem Adriatischen Netz eröffnet. Die Entfernung zwischen der Station Messina-Porto und Messina-Stadt beträgt ein Kilometer.

— (Mittelmeer-Bahn: Präliminare der Herstellungen im Betriebsjahre 1894/95.) Die General-Direction der Mittelmeer-Bahn hat vor Kurzem dem kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen den Ausweis über die im Betriebsjahre 1894/95 vorzunehmenden Arbeiten und Vorkehrungen zur Genehmigung vorgelegt. Die Kosten sind auf 3,124.000 Lire veranschlagt, wovon über $1^1/_2$ Millionen auf Erneuerung von Geleisen entfallen. Der Rest vertheilt sich auf Brückenverstärkungen und Stationserweiterungen.

— (Einnahmen der Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen betrugen im ersten Semester, d. i. vom 1. Juli bis 31. December 1894, und im Entgegenhalte zum Vorjahre bei den Bahnen:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894—95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Napoli-Nola-Baiano	Lire	191.052	194.056	— 3.004
Turin-Rivoli	„	85.247	82.825	+ 2.422
Turin-Ciriè-Lanzo	„	304.133	297.767	+ 6.366
Palermo-Marsala-Trapani . .	„	709.666	616.685	+ 92.981
Poggibonsi-Colle	„	23.968	29.718	— 5.750
Sardische Secundärbahnen .	„	371.020	346.175	+ 24.845
Basaluzzo-Frugarolo	„	5.049	6.388	— 1.339
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	„	174.544	166.063	+ 8.481
Neapel-Pozzuoli-Cuma . . .	„	188.973	154.827	+ 34.146
Luganosee-Eisenbahn . . .	„	44.691	39.637	+ 5.054
Reggio-Emilia-Eisenbahn . .	„	119.468	117.749	+ 1.719
Bergamo-Ponte della Selva .	„	149.367	142.885	+ 6.482
Santhià-Biella	„	371.713	363.498	+ 8.315
Suzzara-Ferrara	„	160.666	156.872	+ 3.794
Eisenbahn Nord-Mailand . .	„	1,378.343	1,362.039	+ 16.314
Novara-Seregno	„	252.929	236.450	+ 16.479
Arezzo-Fossato	„	155.698	155.164	+ 534
Sardische Eisenbahnen (Compagnia Reale)	„	852.270	850.772	+ 1.298
Vicenza-Schio	„	173.200	177.520	— 4.320
Arezzo-Stia	„	77.500	81.937	— 4.437
Bologna-Portomaggiore . . .	„	149.000	153.740	— 4.740
Torre-Arsiero	„	75.800	80.787	— 4.987
Cividale-Portogruaro	„	127.100	131.506	— 4.406
Parma-Suzzara	„	76.800	78.992	— 2.192
Conegliano-Vittorio	„	45.600	47.003	— 1.403
Padua-Montebelluna	„	70.100	73.739	— 3.639
Treviso - Vicenza und Padua-Bassano	„	382.800	387.999	— 5.199

Russland. (Regeln über die Vertheilung der für die Beförderung von Passagieren und Gepäck im directen Verkehre zu erhebenden Transportpreise zwischen den Eisenbahnen.)

§ 1.

Jede bei der Beförderung von Passagieren und deren Gepäck im directen Verkehre betheiligte Eisenbahn erhält aus dem betreffenden, für die Beförderung des Passagiers und dessen Gepäck erhobenen Gesammtpreise ihren Antheil nach Verhältniss

der Transportstrecke auf ihrer Bahn gemäss den für den Transport von Passagieren und Gepäck festgesetzten Entfernungen; eine Ausnahme machen diejenigen Fälle, wo für den Transport von Passagieren und Gepäck auf Zweig- oder Zufuhrlinien die Erhebung des Preises nach einem besonderen Localtarif genehmigt worden ist. In diesen Fällen sind die Antheile für die Beförderung auf diesen Linien nach dem betreffenden Tarife auszuscheiden.

§ 2.

Gemäss dem vorhergehenden § 1 dieser Regeln findet die gleiche Vertheilung zwischen den russischen Bahnen hinsichtlich der denselben aus den directen internationalen Verkehren für die Beförderuug von Passagieren und Gepäck zustehenden Einnahmeantheile statt, wobei als Gesammt-Transportstrecke die Entfernung innerhalb der Grenzen des Reiches angenommen wird.

§ 3.

Specielle Fragen über die Anwendung der gegenwärtigen Regeln, sowie über einzelne Abweichungen von denselben in Ausnahmefällen sind von dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten auf Grundlage des § 38, lit. e), der Verordnung über die Eisenbahntarife und Institutionen für Tarifangelegenheiten zu entscheiden, und zwar in der Ordnung, wie solche durch die genannte Verordnung und die Regeln in Betreff der Zusammenstellung, Publication, Einführung und Abänderung des Tarifes der russischen Eisenbahnen vorgeschrieben ist.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1894. Nr. 12, S. 420.]

— (Tarif für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck.) Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten in St. Petersburg hat im Auftrage des Handelsministers den Vereinen und Verwaltungen der russischen Eisenbahnen die nachstehenden Vorschriften, betreffend die Einführung eines vom 1. December 1894 giltigen neuen Tarifes für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck, zugehen lassen: Das Fahrgeld für die Beförderung von Reisenden und die Gepäcksfracht einschliesslich der Staatssteuer ist nach folgenden Grundlagen zu berechnen:

1. Für die Beförderung in III. Wagenclasse wird für Strecken von 1 bis 300 Werst ein Fahrgeld per durchfahrene Werst erhoben, und zwar von 1 bis 160 Werst 1·4375 Kopeken per Passagier und Werst, von 161 bis 300 Werst der Streckensatz für 160 Werst, d. i. 2 Rubel 30 Kop., und für jede weitere vom Reisenden zurückgelegte Werst 0·9 Kop.; von der 301. Werst ab wird das Fahrgeld nicht mehr für jede einzelne Werst, sondern je für eine Zone berechnet, wobei für die erste Zone (von 301 bis 325 Werst) 24 Kop. per Passagier, und für jede nächstfolgende Zone 20 Kop. per Passagier erhoben werden, mit der Massgabe, dass jede angefangene Zonenstrecke für eine volle gerechnet wird. Der Umfang der einzelnen Zonen wird, wie folgt, festgesetzt:

von	301— 500 Werst	8	Zonen	zu je	25 Werst
„	501— 710 „	7	„	„ „	30 „
„	711— 990 „	8	„	„ „	30 „
„	991—1510 „	13	„	„ „	40 „

Auf den weiteren Strecken über 1510 Werst hinaus werden die Zonen mit je 50 Werst bemessen. Für die Fahrt in der II. Wagenclasse wird das 1½fache Fahrgeld der III. Classe und für die Fahrt in der I. Wagenclasse das 2½fache Fahrgeld der III. Classe erhoben.

2. Für die Beförderung von Kindern im Alter von 5—10 Jahren wird in allen Wagenclassen ein Viertel des entsprechenden, in Punkt 1 festgesetzten Fahrgeldes für Erwachsene erhoben.

3. Für die Beförderung des das Freigewicht übersteigenden Reisegepäckes werden für je 10 Pfund des Uebergewichtes, je angefangene 10 Pfund für volle 10 Pfund gerechnet, erhoben: auf Strecken von 1—300 Werst eine Gepäcksfracht per Werst, und zwar 0·0575 Kop. per Werst, für die Strecken von 301 bis 325 Werst dieselbe Fracht wie für 300 Werst, d. i. 17·25 Kop., und für die Strecken über 325 Werst je 1·5 Kop. per Zone, wobei eine nicht vollendete Strecke einer Zone für eine volle Zone gerechnet wird. Der Umfang der einzelnen Zone ist derselbe wie der für die Berechnung des Personenfahrgeldes festgesetzte (Punkt 1).

4. Die in den vorangegangenen drei Punkten festgesetzten Personenfahrgelder und Gepäcksfrachtsätze gelten für die Beförderung von Personen und Gepäck in allen beliebigen Fahrzügen, mit Ausnahme solcher Fälle, in welchen einer oder mehreren in einem besonderen Verkehr stehenden Eisenbahnen im vorschriftsmässigen Verfahren gestattet worden ist, für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck in Eisenbahnzügen mit beschleunigter Fahrgeschwindigkeit einen Frachtzuschlag zu erheben.

5. Für die Benützung von Wagenabtheilungen, einzelnen Wagen und Sonderzügen, sowie für den Genuss verschiedener Bequemlichkeiten auf der Reise, wie Plätze im Schlafwagen, Bettwäsche etc., kann eine Gebühr auf Grund eines besonderen, im vorschriftsmässigen Wege genehmigten Tarifes erhoben werden.

6. Die in den Punkten 1, 2 und 3 angegebenen Erhebungen für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck gelten sowohl für den localen Verkehr, als auch für den directen Verkehr aller in directer Schienenverbindung unter einander stehenden Eisenbahnen, gleichviel, ob die Spurweite eine gleiche ist oder nicht, sowie auch für den localen Verkehr der Transkaspischen Eisenbahn und der Ural-Eisenbahn.

7. Die betreffenden Gebühren (Punkt 1, 2 und 3) werden für die thatsächlich von Reisenden oder dem Reisegepäck zurückgelegten Gesammt-Transportstrecken über die kürzesten Eisenbahnrouten und dann noch über diejenigen Umwegsrouten berechnet, für welche auf Ansuchen der Eisenbahnen im vorschriftsmässigen Wege die Erhebung dieser Gebühren gestattet sein wird. (Anmerkung: Die Jaroslaw-Wologdaer Eisenbahn und die östlich der Wolga gelegenen Theilstrecken Kasan—Seleny Dol der Moskau-Kasaner Eisenbahn und Pokrowskoje—Uralsk nebst Zweigbahnen der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn werden in Bezug auf die Erhebung der in den Punkten 1, 2 und 3 aufgeführten Gebühren für Personen- und Gepäcksbeförderung als mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz nicht zusammenhängend angesehen, und wird den genannten Eisenbahnen namentlich die Erhebung einer besonderen Gebühr für das Uebersetzen der Reisenden und des Gepäckes über die Wolga gestattet.)

8. In Bezug auf die in den Punkten 1, 2, 3, 6 und 7 dargelegten Grundlagen für die Berechnung der Personenfahrgelder und Gepäcksfrachten werden folgende Ausnahmen zugelassen:

a) das Personenfahrgeld und die Gepäcksfracht auf solchen Zweig- und Flügelbahnen, deren Betrieb unter besonderen Bedingungen erfolgt — wenn diese Bahnen Abgangsbahn oder Bestimmungsbahn sind —, ferner das Personenfahrgeld und die Gepäcksfracht für Strecken bis 160 Werst kann in einzelnen besonderen Fällen, entsprechend den örtlichen Betriebsverhältnissen, auch auf anderen Grundlagen, welche in vorschriftsmässiger Weise festzustellen sind, erhoben werden;

b) sobald die Abgangsbahn oder die Bestimmungsbahn an dem Transport nur mit dem an einem Knotenpunkt gelegenen Verbindungsgeleise betheiligt ist, wird das Personenfahrgeld und die Gepäcksfracht von oder bis zu dem Uebergangspunkte, an welchem die Verbindung mit dem bezeichneten Geleise statt hat, nach den allgemeinen Grundlagen (Punkt 1, 2, 3, 6 und 7) berechnet, die Gebühr für die Beförderung auf dem Verbindungsgeleise dagegen wird auf Grund des localen Tarifes der bezüglichen Abgangs- oder Bestimmungsbahn berechnet.

Gleichzeitig sind die sämmtlichen bisher bestandenen localen und directen Tarife für die Bahnen mit directem Schienenanschluss, sowie die Localtarife der Transkaspischen und der Ural-Bahn und die den neuen Tarif übersteigenden Personenfahrpreise und Gepäckstaxen aufgehoben, und ist die Anwendung besonderer Taxen über den 30. November 1894 hinaus für die im Punkte 8a) bezeichneten Zweig- und Flügelbahnen nur mit Bewilligung der Aufsichtsbehörde gestattet.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1894, Nr. 12, S. 420 ff.]

Schiffahrt.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate Jänner.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat soeben die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Jänner zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 21 amerikanische, 29 englische, 2 dänische, 2 holländische, 2 französische, 7 deutsche, 1 griechischer, 4 italienische, 7 norwegische, 1 portugiesischer, 1 russischer, 4 schwedische, 1 türkischer, zusammen 82. In dieser Zahl sind 7 vermisste Segelschiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 2 amerikanische, 8 englische, 3 französische, 3 deutsche, 1 norwegischer, 2 spanische, 2 schwedische, zusammen 21. In dieser Zahl sind 4 vermisste Dampfer mit inbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 45, Zusammenstoss 5, Feuer 4, gescheitert 6, abandonnirt 6, condemnirt 9, vermisst 7, zusammen 82; an Dampfern: Strandung 10, Zusammenstoss 3, Feuer 1, gescheitert 3, vermisst 4, zusammen 21.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar mit 26 Passagieren und 936 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 30 Colli Bier, 26 Colli Spiritus, 5 Colli Droguen, 21 Colli Möbel, 7 Colli Porzellan, 7 Colli Manufacturwaaren, 120 Colli Zucker, 58 Colli Esswaaren, 2144 Stück verschiedene Hölzer; nach Bagdad 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen, 25 Colli Papier; nach Bassorah 90 Colli Papier, 5 Colli Holzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Mützen, 5 Colli Farben, 3 Colli Kurzwaaren; nach Batavia 20 Colli Erdwachs; nach Samarang 45 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 80 Colli Mehl; nach Padang 25 Colli Mehl, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Suez 176 Colli Zucker, 8 Colli Wein, 1 Collo Schuhwaaren, 23 Colli Esswaaren, 6 Colli Holzwaaren, 3 Colli Spiritus; nach Gedda 1 Collo Manufacturwaaren, 600 Colli Zucker; nach Suakim 40 Colli Zucker; nach Aden 42 Colli Esswaaren, 5 Colli Metallwaaren, 200 Colli Zucker, 26 Colli Glasperlen, 75 Colli Mehl, 1 Collo Mützen, 10 Colli Papier, 5 Colli Glaswaaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 26 Colli Wein; nach Zanzibar 165 Colli Mehl, 34 Colli Zucker, 8 Colli Glasperlen; nach Massaua 50 Colli Esswaaren, 20 Colli Spiritus, 515 Colli Zucker, 490 Colli Bier; nach Chinde 152 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 40 Colli Zucker, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bombay 822 Colli Papier, 236 Colli Lampen, 86 Colli Baumwollwaaren, 11 Colli Spielkarten, 146 Colli Glaswaaren, 98 Colli Manufacturwaaren, 1000 Colli Zucker, 39 Colli Seife, 136 Colli Metallwaaren, 210 Colli Glasperlen, 75 Colli Quecksilber, 470 Colli Farben, 47 Colli Knöpfe, 7 Colli Musikinstrumente, 5 Colli Spielwaaren, 73 Colli Holzwaaren, 28 Colli Kurzwaaren, 28 Colli Mützen, 33 Colli Wein, 12 Colli Spiritus, 9 Colli Esswaaren, 4 Stück Pferde; nach Kurrachee 17 Colli Manufacturwaaren, 28 Colli Metallwaaren, 2 Colli Kurzwaaren, 18 Colli Seife, 2 Colli Garne; nach Bagdad 13 Colli Papier, 2 Colli Mützen, 5 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen; nach Bassorah 5 Colli Holzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen, 5 Colli Porzellanwaaren, 10 Colli Farben, 3 Colli Metallwaaren, 31 Colli Papier; nach Bushire 15 Colli Papier; nach Mangalore 2 Colli Kurzwaaren; nach Colombo 17 Colli Papier, 12 Colli Seife, 5 Colli Lampen, 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Holzwaaren; nach Rangoon 2 Colli Manufacturwaaren; 10 Colli Lampen, 22 Colli Glaswaaren, 22 Colli Metallwaaren, 45 Colli Garne, 6 Colli Glasperlen; nach Madras 11 Colli Kurzwaaren, 74 Colli Papier, 18 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Holzwaaren, 74 Colli Glasperlen, 25 Colli Lampen, 4 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Garne; nach Calcutta 9 Colli Holzwaaren, 66 Colli Garne, 11 Colli Knöpfe, 28 Colli Glaswaaren, 40 Colli Papier, 35 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 15 Colli Lampen, 19 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Wein, 165 Colli Glasperlen, 39 Colli Metallwaaren, 50 Colli Quecksilber; nach Penang 5 Colli Metallwaaren, 24 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 11 Colli Seife, 27 Colli Garne, 2 Colli Lampen, 9 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 55 Colli Garne, 31 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Mützen, 48 Colli Papier; nach Soerabaya 17 Colli Erdwachs, 8 Colli Manufacturwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 20 Colli Glasperlen; nach Bangkok 19 Colli Garne, 13 Colli Manufacturwaaren; nach Manila 70 Colli Bier; nach Macassar 61 Colli Garne; nach Batavia 3 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Mützen, 30 Colli Garne; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Hongkong 2 Colli Baumwollwaaren; nach Yokohama 9 Colli Droguen, 2 Colli Kurzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 614.368 Gulden ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Activlegitimation zur Schadenersatzklage. Ein vom Absender frankirtes Fass Olivenöl ist am Bestimmungsorte mit bedeutendem Gewichtsmanco eingetroffen und vom Adressaten nach Zahlung der Reparatur- und Lagerkosten bezogen worden. Der Absender klagte auf Schadenersatz wegen Gewichtsminderung, wurde jedoch mit seiner Forderung aus folgenden Gründen abgewiesen: Durch die Auslieferung des Frachtbriefes an den Adressaten ist dieser an Stelle des Absenders als Empfänger in den Frachtvertrag eingetreten und als solcher berechtigt, die durch den Frachtbrief begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen. Der Absender konnte also nur als Cessionar des Empfängers klagen; diese Cession ist allerdings, aber erst lange nach Einbringung der Klage, erfolgt, jedoch als ganz bedeutungslos zu betrachten, weil der Adressat durch Zahlung der auf dem Gute haftenden Gebühren und Bezug desselben alle ihm aus dem Frachtvertrage zustehenden Rechte bereits erschöpft hatte und somit erloschene Rechte nicht cediren konnte. Die Feststellung des Gewichtsmanco auf der Bestimmungsstation ist nicht als eine Reclamation anzusehen, eine solche ist überhaupt nicht erfolgt, und die Uebersendung des Wiegescheines an den Absender nach der Verwiegung kann als eine Cession der Rechte des Empfängers nicht betrachtet werden. Dem Absender fehlte hienach zur Anbringung der Klage die Activlegitimation. Durch das Obergericht wurde das Urtheil unter Hinweis darauf bestätigt, dass es sich hier nicht um eine Beschädigung handle, welche äusserlich nicht erkennbar war, daher der Fall des § 64 des Eisenbahn-Betriebsreglements nicht vorliege.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz. (Einstellung heizbarer Güterwagen im österr.-ungar. Eisenbahnverkehre.) In der am 14. Februar stattgefundenen gemeinschaftlichen Eisenbahn-Directoren-Conferenz hat sich nunmehr auch die Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft gleich allen anderen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Verwaltungen bereit erklärt, den in den gemeinsamen Directoren-Conferenzen vom 28. Juni und 27. September 1894 zum Beschlusse erhobenen Bedingungen für die Zulassung heizbarer Güterwagen im österr.-ungar. Eisenbahnverkehre vollinhaltlich zuzustimmen. [Z. 14.359.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag II erschienen, ferner sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 27 (grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahn) und Nr. 57 (Aussig-Teplitzer Eisenbahn) neu herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse werden die im April 1892, bezw. October 1893 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) An Nachträgen zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind erschienen:

1. zum Kilometerzeiger Nr. 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahn) der Nachtrag II;
2. zum Kilometerzeiger Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Direction Berlin) der Nachtrag V;
3. zum Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Direction Breslau) der Nachtrag IV;
4. zum Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) der Nachtrag II;
5. zum Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungarische Staatseisenbahn) der Nachtrag IX und
6. zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag XIV.

Durch den Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 74 werden die Kilometerzeiger Nr. 61 (Böhmische Westbahn) und Nr. 71 (Mährisch-schlesische Centralbahn) aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 11. März herausgegebene XXXIII. Stück enthält unter

Nr. 856: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 6. März 1895, Z. 3720/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Wiener Stadtgebiete mit Einschluss des Wiener Centralviehmarktes zu St. Marx nach Oberösterreich.

Nr. 857: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. März 1895, Z. 5503, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 858: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. März 1895, Z. 2636, betreffend die Verwendung von Einzelnpässen für die zum Exporte nach Deutschland und in die Schweiz bestimmten Pferde, Maulthiere, Esel und Rinder jeden Alters.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 12. März herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 859: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 6. März 1895, Z. 32.645, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und dem politischen Bezirke Graz und Umgebung.

Nr. 860: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. März 1895, Z. 6715, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer, bezw. Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1895 gelangen die nachstehend angeführten neuen Tarife für den Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen und Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung, und zwar für jeden Verband separat:

a) Theil II, Heft 1, enthaltend allgemeine Tarife und regelmässige Ausnahmetarife für den Verkehr mit Oesterreich;
b) Theil II, Heft 2, enthaltend Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit Oesterreich;
c) Theil II, Heft 3, enthaltend allgemeine Tarife und regelmässige Ausnahmetarife für den Verkehr mit Ungarn;
d) Theil II, Heft 4, enthaltend Seehafen-Ausnahmetarife für den Verkehr mit Ungarn.

Gleichzeitig erscheint zu jedem dieser Tarifhefte ein Anhang, enthaltend Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abzuziehen sind.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Mai 1895 in Kraft.

Hiedurch werden die folgend verzeichneten Tarife sammt Nachträgen aufgehoben, und zwar:

1. Im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande:

Theil II, Heft I vom 1. Mai 1887,
„ II, „ II „ 1. Mai 1887,
„ II, „ III „ 1. Mai 1893,
„ II, „ IV „ 1. December 1893,
„ II, „ V „ 1. October 1891,
„ II, „ VI „ 1. October 1891.

2. Im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande:

Theil II, Heft I vom 1. Juni 1887,
„ II, „ II „ 1. Juli 1887,
„ II, „ III „ 1. Mai 1893,
„ II, „ IV „ 1. December 1893.

Exemplare der neuen Tarifhefte und Anhänge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 12. März 1895. [153]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines neuen Tarifheftes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt an Stelle des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr, Theil II, Heft 3, ein neuer Tarif in Kraft, welcher die Bezeichnung „Heft 2“ erhält, da die bisherigen Hefte 1 und 2 bei der demnächst erfolgenden Neuherausgabe als Heft 1 erscheinen.

Der neue Tarif enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze, sowie die Aufnahme neuer Verbandsstationen. Soweit für einzelne Stationen Frachtsätze nicht wieder eingestellt sind oder Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis Ende April 1895.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 40 Pfennig per Stück erhältlich.

Wien, am 14. März 1895. [154]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Kohlentarifes.

Am 1. April 1895 gelangt unter dem Titel „Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 6“ ein Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen und Coaks von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linien) und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Die Abfertigung der zu diesem Tarife beförderten Kohlen- und Coakssendungen erfolgt stets über die bayerischen Transitstrecken.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 60 Heller (Kronen-Währung) = Rm. 0·50 zu beziehen.

Wien, am 14. März 1895. [155]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Aufhebung des Tarifes für Getreide etc.

Mit 1. Mai 1895 tritt der Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. November 1892 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft.

Ueber die Einführung eines neuen, an Stelle des vorbezeichneten tretenden Tarifes wird rechtzeitig Kundmachung erfolgen.

Wien, am 12. März 1895. [156]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung der Nachträge 10 zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. April 1895 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für den obenbezeichneten Verband die Nachträge 10 in Kraft.

Dieselben enthalten eine Aenderung einiger Stationsnamen, ferner eine Aenderung der besonderen Bestimmungen und des Ausnahmetarifes für Blei etc. und ausserdem einige andere in Folge Verstaatlichung der Mährisch-schlesischen Centralbahn und der Böhmischen

Westbahn, sowie Neueintheilung der Preussischen Staatsbahn - Directionsbezirke erforderlich gewordene Aenderungen.

Durch Nachtrag 10 zu Tarifheft 1 kommen auch noch Frachtsätze des Specialtarifes III zwischen Schönweid (Chem. Fabrik) und Magdeburg, sowie Schönebeck zur Einführung. Endlich sind in dem Nachtrag 10 zu Tarifheft 2 noch ein Ausnahmesatz für Glaubersalz zwischen Rosslau und Settenz, Ausnahmesätze für gebrannten Kalk und Kalksteine für die Station Bitterfeld und ein Getreide- p. p. Ausnahmesatz zwischen Michelob und Merseburg enthalten.

Durch die Aenderung des Blei-Ausnahmetarifes werden die Artikel Bleidraht, Bleiröhren und Bleischrot von der directen Abfertigung zu den Sätzen des genannten Ausnahmetarifes demnächst allgemein ausgeschlossen. Diese, eine Einschränkung einer directen Abfertigung in sich schliessende Massnahme kommt daher erst vom 1. Mai 1895 ab zur Durchführung.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. zu erhalten.

Wien, am 13. März 1895. [157]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Neuer Ausnahmetarif für Hornvieh-Transporte als Frachtgut nach und von Wien (St. Marx).

Mit 1. April 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh als Frachtgut von Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, k. k. pr. Böhm. Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Wien (St. Marx) oder vice versa zur Einführung.

Mit gleichem Tage tritt der Ausnahmetarif für den Transport von Hornvieh ab Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Wien (St. Marx) vom 1. Juni 1883 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. März 1895. [158]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Gütertarife Theil II, Heft 2, und des Nachtrages I zum Anhange.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. November 1893 giltigen Verbandsgütertarife Theil II, Heft 2, und Nachtrag I zum Anhang dieses Tarifes in Kraft.

Der Inhalt des Nachtrages III ist folgender:

1. Bestimmung über die Anwendung der im Haupttarife und im Nachtrage II enthaltenen Frachtsätze.
2. Aufnahme der Stationen Körmend, Besztercze-bánya, sowie Schwiebus und Wollstein in den Ausnahmetarif c. d.
3. Druckfehler-Berichtigung.
4. Stationsnamen-Aenderung.
5. Ergänzung des Kilometerzeigers.
6. Ergänzung der Tabelle für Lieferfristzuschläge.

Der Nachtrag zum Anhang enthält Bestimmungen über Coursabschläge, ferner Coursdifferenzen für die Station Körmend der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und für die Stationen Schwiebus und Wollstein der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 kr. erhältlich.

Budapest, am 10. März 1895. [159]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Verbandstarif-Nachtrages V.

Mit 1. April 1895 gelangt der Nachtrag V zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

I. Abänderung von Bahnbezeichnungen.
II. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tariftheiles I.
III. Abänderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
IV. Frachtsätze für in die Classentarife neu einbezogene Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
V. Abänderungen und Ergänzungen der Nomenclatur mehrerer Ausnahmetarife.
VI. Ergänzung des Ausnahmetarifes VIII.
VII. „ „ „ IX.
VIII. „ „ „ XV.
IX. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes XIX.
X. Ausnahmetarif XXIV (neu redigirt und ergänzt).
XI. Ergänzung des Verzeichnisses der Verbandstationen und Kilometerzeiger.
XII. Aenderung von Stationsnamen.
XIII. Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können um den Preis von 25 Kreuzer ö. W. per Stück durch die betheiligten Bahnverwaltungen und im Wege der in den Tarif einbezogenen Stationen käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. März 1895. [160]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Durchführung von Tarifmassnahmen im Instructionswege. (Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Berichterstattung hierüber an die Aufsichtsbehörde.) Eine Bahnverwaltung hatte hinsichtlich einer im Instructionswege zur Einführung gebrachten Tarifmassnahme sich mit der Kundmachung im Verordnungs-Blatte begnügt und die Berichterstattung an die Aufsichtsbehörde unterlassen, von der Annahme ausgehend, dass eine bezügliche Verpflichtung nicht bestehe.

Aus diesem Anlasse hat die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen der betreffenden Bahnverwaltung bemerkt, dass im § 10 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums

vom 1. November 1894, Z. 47.488 (V.-Bl. Nr. 127) im Zusammenhalte mit den in demselben ausdrücklich bezogenen §§ 6 und 7 dieser Verordnung die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Berichterstattung über solche Tarifmassnahmen, welche nicht im Wege von Tarifen oder Tarifnachträgen, sondern im Instructionswege zur Durchführung gelangen, ausdrücklich und absichtlich ausgesprochen ist.

Die gegenüber der früheren Verordnung vom 13. Mai 1876, Z. 14.178 (C.-Bl. Nr. 57 ex 1876), präcisere Formulirung der bezüglichen Verpflichtung der Bahnverwaltungen erfolgte hauptsächlich wegen des Widerspruches, der darin gelegen wäre, dass über unbedeutende Tarifänderungen, welche im Wege von Tarifen oder Tarifnachträgen zur Durchführung kommen, besondere Vorlageberichte erstattet werden müssen, wogegen hinsichtlich bedeutenderer Tarifmassnahmen, soferne sie auf dem Instructionswege zur Durchführung gelangen, die Berichterstattung entfiele.

[G.-I.-E. vom 7. März 1895, Z. 23.422/III ex 1894.]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Im inneren Verkehre der Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie im directen Güterverkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München werden vom 1. März 1895 bis zum 1. Mai 1897 für folgende Düngemittel in vollen Wagenladungen die Frachtsätze des Specialtarifes III und der für einzelne Düngemittel bestehenden Ausnahmetarife um 20 (zwanzig) Percent ermässigt.

I. Die Frachtsätze des Specialtarifes III

für Ammoniak, schwefelsaures; Chilisalpeter (roher Natronsalpeter); Guano aller Art, Knochenmehl, Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk); sowie für Abfalllauge der Zuckerfabrikation; Asche, nicht besonders genannte; Blutdünger, Blutmehl; Rückstände der Blutlaugensalz-Fabrikation; Düngefische; Düngergyps; Fischmehl; Fleischdünger; Haardünger (Thierhaare), ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle, Haar- und Faserabfall von Baumwollensamenmehl und Baumwollensamenkuchen, Hornmehl, Knochenasche; Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte; Knochenkohle, gemahlene (Beinschwarz), gebrauchte; Knochenkohlenabfall aller Art, Knochenpräcipitat (gefällter phosphorsaurer Kalk); Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse); flüssige Phosphorsäure in Fässern; Poudrette; gypshaltige Rückstände der Weinstein- und Weinsteinsäure-Fabrikation aus Weinhefe und daraus bereiteten Dünger (Weinhefedünger); Walkhaare und Wollfegedreck;

II. Die Frachtsätze folgender Ausnahmetarife:

a) des Tarifes für Dünger (Mist- und Abtrittdünger), Thomasschlacken und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Gaskalk, Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen;

b) des Kalitarifes für rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner calcinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenproducten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 pCt. reinem Kali, endlich concentrirten Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 pCt. reinem Kali;

c) des Düngekalktarifes für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und für Kalkschlamm; sämmtlich zu Düngezwecken.

Die ermässigte Fracht wird in der Regel sogleich bei der Abfertigung berechnet. Für Düngekalk und Kalkschlamm verbleibt es indessen bei den Bestimmungen über den Nachweis der Verwendung zu Düngezwecken. Ebenso wird für Chilisalpeter die Frachtermässigung nur im Wege der Rückvergütung unter folgenden Bedingungen gewährt:

1. Im Frachtbrief ist die Sendung als zum Düngen bestimmt thunlichst zu bezeichnen.
2. Die Erstattung des zwanzigpercentigen Frachtbetrages erfolgt nur an den Empfänger und ist von diesem binnen längstens sechs Monaten nach der Aufgabe der Sendung zur Beförderung bei dem der Empfangsstation vorgesetzten Oberbahnamte zu beantragen.
3. Die Anträge sind mit den Original-Frachtbriefen, sowie der Bescheinigung einer öffentlichen Behörde oder des Gemeindevorstehers oder des Vorstandes eines Kreiscomité oder Bezirkscomité des landwirthschaftlichen Vereines, oder einer sonstigen landwirthschaftlichen Vereinigung darüber zu belegen, dass das Düngemittel im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden hat oder vom landwirthschaftlichen Vereine (einer landwirthschaftlichen Vereinigung) unter seine Mitglieder zur Verwendung in deren landwirthschaftlichem Betriebe vertheilt worden ist.

Bei Sendungen, welche an die Adresse eines Kreiscomité oder Bezirkscomité des landwirthschaftlichen Vereines oder einer sonstigen landwirthschaftlichen Vereinigung gerichtet sind, wird bis auf Weiteres von dem Nachweis der Verwendung abgesehen und die ermässigte Fracht sogleich bei der Abfertigung berechnet.

Für halbe Ladungen der vorgenannten Düngemittel von mindestens 5000 kg auf den Wagen werden unter den gleichen Bedingungen die Frachtsätze des Specialtarifes II um 20 pCt. ermässigt.

Es bleibt vorbehalten, während der Geltungsdauer des Nothstandstarifes den Nachweis der landwirthschaftlichen Verwendung auch bei anderen als den vorbezeichneten Artikeln zu verlangen, sowie das Verzeichniss der unter I und II aufgeführten Dungstoffe einzuschränken oder zu erweitern.

Ausserdem tritt vom 1. März 1895 bis 1. Mai 1897 für den Artikel „Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub)" des Ausnahmetarifes Nr. 5 des inneren Bayerischen Güterverkehres, Heft C, vom 1. Jänner 1893 eine zwanzigpercentige Frachtermässigung bei der Abfertigung ein.

Die Dienstesstellen wurden beauftragt, für diejenigen Transorte von Düngemitteln, welche seit 1. März 1895 zur Absendung gelangten und noch nach den bisherigen Tarifen abgefertigt wurden, die Frachtermässigung nachträglich zu berechnen; ferner dafür Sorge zu tragen, dass auf allen für den Düngemittelempfang in Betracht kommenden Stationen die ausserordentliche Frachtermässigung in kurzen Worten durch Aushang in auffallender Schrift zur Kenntniss des Publicums gebracht wird.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag 5.) Am 1. April 1895 gelangt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag 5 zur Einführung. Derselbe enthält neben anderweiten Aenderungen und Ergänzungen die durch die Neuordnung der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung erforderlichen Berichtigungen, sowie den Wegfall des Vicinalbahn- und Localbahnzuschlages für eine Anzahl bayerischer Stationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welcnen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondero. Bemerkungen
505	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Frankfurt a. M. H. L. B. Frankfurt a. M. Ostbahnhof Frankfnrt a. M. Hafen (rechtsmainisch)	Pilsen (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) und umgekehrt	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für dieses Gewicht	Vom 15. März 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895		Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·24 0·01*)		Im Kartirungswege		Die mit *) bezeichneten Ziffern sind Coursdifferenzen, welche von den darüber stehenden Frachtsätzen bis auf Weiteres im doppelten Betrage abgezogen werden
				Gustavsburg						1·30 0·01*)				
				Mainz Hafen (Stationen der Hessischen Ludwigsbahn)						1·31 0·01*)				
				Frankfurt a. M. Staatsbahnhof Frankfurt a. M. Sachsenhausen-Staatsbahnhof (Bebraer Bhf.) Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch)						1·24 0·01*)				
				Kastel Hafen (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.)						1·31 0·01*)				
506	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kalk der Pos. K—2 (auch Dungkalk der Pos. D—15) u. Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Branik-Hodkovicka	Humpoletz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 20. März his auf Weiteres, längstens his Ende December 1895	Localtarife und Oesterr. Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	53 kr.		Im Kartirungswege		
507	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Aussig (A.T.E.)	Carlshad	1. Anfgahe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachthrief und Wagen 2. Erfüllnng der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifhestimmungen	Bis anf Welteres, längstens his 31. December 1895	Tarif, Theil II — Heft 2, des Nordwesthöhm. Eisenhahn-Verhandes vom 1. Juli 1894 und Localgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft	kr. ö. W. 61·5	kr. ö. W. 59·1	kr. ö. W. 2·4	Im Rückvergütungswege	Anf dle reclamirende Firma als Versenderin lautende, hahnämtlich heglauhigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und his längstens Ende Jänner 1896 vorznlegen sind. Dieselhen werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltnng anch nur einer der gestellten Bedingnngen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Chodau				66·5	59·1	7·4			
					Falkenau a. d. Eger				72·5	59·1	13·4			
					Neusattl				69·0	59·1	9·9			
				Dux	Carlsbad				51·5	46·0	5·5			
					Chodan				56·5	46·0	10·5			
					Falkenan a. d. Eger				62·5	46·0	16·5			
					Nensattl				59·0	46·0	13·0			
				Nestomitz (Zuckerfahrik) oder Schönpriesen	Carlshad				64·5	60·1	4·4			
					Chodau				69·5	60·1	9·4			
					Falkenau a. d. Eger				75·5	60·1	15·4			
					Neusattl				72·0	60·1	11·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
508	Oesterr. Nordwestbahn	Böhm. Commercialbahnen	Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Answeiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Kopidlno	Frachtzahlung für 10500 kg pro Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	22·8 kr.		Im Kartirungswege		
509	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steine der Classe C und des Specialtarifes 3, für die Strassenpflasterung und Canalisirung in der Stadtgemeinde Nimburg bestimmt	Jungbunzlau Kolin Swětla	Nimburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 6·2 5·0 16·6		Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Nimburg als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- u. Abladen obliegt der Partei
510	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	Steinach	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten in Steinach bestimmt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg u. 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, und für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, letzteu Falles unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
511	**Südbahn-Gesellschaft**		Glasflaschen, ordinäre, in Leinwand oder in Kisten verpackt	Graz S.B.	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. oder Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen zum Exporte nach Egypten bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach Egypten zur Aufgabe kommen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	156 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	121 Heller. bezw. incl. ungar. Steuer	35 Heller	Im Kartirungswege		
512	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Böhm.-Trübau	Lieben	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	a) 44 b) 40	a) und b) 34	a) 10 b) 6	Im Kartirungswege		
513	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Müglitz b) Hohenstadt loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 12000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1895 bis 31. März 1896	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	a) 34·2 kr. b) 36·2 kr.	a) 30·2 kr. b) 31·2 kr.	a) 4 kr. b) 5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
				Karwin	Müglitz				kr. 36·6	kr. 32·6	kr. 4			
				Karwin	Hohenstadt loco				38·6	33·6	5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
514	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Oesterr. Nordwestbahn	**Verkehr zwischen Wien und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.** Die in der ab 1. Februar 1895 giltigen Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco, Wien Südbahnhof, resp. Matzleinsdorf loco, Nussdorf, Wien St.E.G. transit etc. einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits auf Seite 134—161 für Wien Oe.N.W.B. transit angeführten Frachtsätze finden unter Zuschlag von 16 Hellern pro 100 kg auch für Sendungen nach und von Wien Oe.N.W.B. loco Anwendung.											

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication, Verordnungs-Blatt Nr. 144 vom 15. December 1894, Pos. 2359, ist der Punkt 4 der Bedingungen zu streichen. Diese Berichtigung gilt bereits ab 1. Jänner 1895.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach anfliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 19. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Inhalt: Begleitpapiere, welche im internationalen Güterverkehre nach Oesterreich zur Erfüllung der bestehenden Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften nothwendig sind. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Begleitpapiere, welche im internationalen Güterverkehre nach Oesterreich zur Erfüllung der bestehenden Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften nothwendig sind.

Zum Zwecke einer praktischen Erläuterung des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr vom 14. October 1890 (R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892), sowie des correspondirenden § 59 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 207) sind nachstehend diejenigen Begleitpapiere zusammengestellt, welche zur Erfüllung der bestehenden Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistischen Vorschriften im internationalen Güterverkehre nach Oesterreich vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich und vom Absender dem Frachtbriefe beizugeben sind:

1. Die Begleitpapiere, welche auf Grund der bestehenden Zoll- und Steuervorschriften überhaupt oder auch nur in einzelnen Fällen beigebracht werden müssen, bevor eine zoll- oder steuerpflichtige Sendung die Grenze des österreichisch-ungarischen Zollgebietes überschreiten, beziehungsweise dem Empfänger ausgefolgt werden darf, sind aus der am Schlusse folgenden Uebersicht zu ersehen.

2. Was die Begleitpapiere anbelangt, deren Beilage zur Erfüllung der bestehenden Polizeivorschriften verlangt wird, so zerfallen dieselben in drei Gruppen:

a) in jene, welche auf Grund des § 10 der Verordnung vom 1. August 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 126), betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen und des Einführungserlasses zu derselben vom 1. August 1893, Z. 40.703 (Vrdgs.-Bl. Nr. 98 ex 1893) gefordert werden;

b) in jene, welche auf Grund der Vorschriften über die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände beizubringen sind, und welche in den Nr. III, XXXVIII und XLIII der zu Bern am 13. Juni 1893 zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz (mit nachträglichem Beitritt von Belgien und Luxemburg) festgestellten Vereinbarung (R.-G.-Bl. Nr. 25 und 81 ex 1894*) aufgenommen sind. — In Nr. I, XIV, XXXVI XXXIX und XL werden zwar auch ähnliche Bescheinigungen verlangt, dieselben sind jedoch auf dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, können daher nicht unter „Begleitpapiere" gezählt werden; endlich

c) in jene, welche auf Grund anderer Polizeivorschriften gefordert werden. Diese letzteren sind bereits in die am Schlusse folgende Uebersicht der zur Zoll- und Steuerbehandlung benöthigten Papiere einbezogen, da die Beibringung dieser Begleitpapiere zugleich die Voraussetzung für die zoll- und steuerämtliche Behandlung bildet.

3. Wegen Beibringung der statistischen Begleitpapiere ist hervorzuheben, dass alle Waaren und Gegenstände, welche im Handelsverkehre mit dem Zollausland in der Ein-, Aus- oder Durchfuhr bei einem Zollamte zollamtlich erklärt, bezw. abgefertigt werden, nach Gattung, Menge, Herkunfts- und Bestimmungsland für Zwecke der amtlichen Handelsstatistik im Sinne des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, und der Durchführungsverordnung vom 18. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 177, mittelst Beibringung des vorgeschriebenen statistischen Anmeldescheines anzumelden sind.

[H.-M.-Z. 1273 ex 1894.]

---

*) Die Anlage B zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr reicht nur bis Nr. XXXV, daher rücksichtlich derselben nur die Nummern I, III und XIV in Betracht kommen, welche mit den gleichen Nummern der obigen Vereinbarung übereinstimmen.

A.

Uebersicht

jener Begleitpapiere, welche im internationalen Verkehre zur Erfüllung der bestehenden Zoll- und Steuervorschriften beigebracht werden müssen, bevor eine zollpflichtige Sendung die Grenze des österreichisch-ungarischen Zollgebietes überschreiten darf.

I. Im Allgemeinen:

Waarenerklärungen der ausländischen Versender (§ 5 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze vom 25. Mai 1882).

II. In speciellen Fällen bei der Ein- bezw. Durchfuhr nachstehender Waaren:

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Tabak und Tabakfabrikate	Tabak-Einfuhrs-, Takak-Durchfuhrspass	Finanz-Landes- und Finanz-Bezirksdirection	V.-Bl.*) Nr. 36 A ex 1879
Tabakbeize (Tabaksauce)	Bewilligung	Finanzministerium	R.-G.Bl. Nr. 114 ex 1882
Kochsalz	Licenz	Finanzministerium	V.-Bl. Nr. 36 ex 1879
Kreuznacher Mutterlauge zu Heilzwecken	Licenz	Finanz-Landesdirection	V.-Bl. Nr. 36 B ex 1879
Meerwasser zu Heilzwecken	Licenz	Finanz-Bezirksdirection	V.-Bl. Nr. 36 B ex 1879
Dungsalz und künstliche Düngungsmittel aus Salzgemengen	Licenz oder (in den in der Durchführungsvorschrift zu der Verordnung vom 13. Aug. 1892, R.-G.-Bl. Nr. 138 bezeichneten Fällen)	Finanzministerium bezw. Finanz-Landesdirection	R.-G.-Bl. Nr. 138 ex 1892
	Bestellschein und Bescheinigung (in duplo)	Empfänger ausländ. Salzsudwerke	(Bei der Durchfuhr deutschen Salzes, Kreuznacher Mutterlauge und von Stassfurter Abraumsalzen auf der Donau ist eine Bewilligung nicht erforderlich. Schlussprotokoll zu Art. I des Handelsvertrages, R.-G.-Bl. Nr. 15 ex 1892)
Schiess- und Sprengpulver	Munitions-Geleitschein und Bewilligung (Licenz)	Bezirkshauptmannschaft Reichs-Kriegsministerium	R.-G.-Bl. Nr. 39 ex 1860
Waffen und Munition	Waffen- u. Munitions-Geleitscheine	Politische Behörde (Bezirkshauptmannsch.) bezw. Militärbehörde	R.-G.-Bl. Nr. 39 ex 1860. Befreit sind Gewerbetreibende, welche Waffen oder Munition zum Behufe ihres Gewerbebetriebes in Aufbewahrung haben, und Officiere (Waffenmengen bis 6 Stück). R.-G.-Bl. Nr. 16 und 63 ex 1853

*) Unter dieser Abkürzung ist hier und in den folgenden Fällen das „Verordnungs-Blatt des k. k. Finanzministeriums" verstanden.

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Pflanzen, Sträucher und andere Gewächse, mit Ausnahme der Reben, Rebhölzer und Rebblätter	Erklärung	Absender	welcher a) bescheinigt, dass der ganze Inhalt aus seiner Anstalt stammt; b) den definitiven Bestimmungsort mit der Adresse des Empfängers angibt; c) bestätigt, dass die Sendung keine Reben enthält; d) angibt, ob die Sendung Pflanzen mit Erdballen enthält; e) die Unterschrift des Absenders trägt.
	Bescheinigung	Behörde des Ursprungslandes	welche bezeugt: a) dass die Sendung aus einem Grundstücke stammt, welches von jedem Weinstocke durch einen Zwischenraum von wenigstens 20 Meter oder doch von den Wurzeln desselben durch ein von der zuständigen Behörde als hinreichend anerkanntes Hinderniss getrennt ist; b) dass das Grundstück selbst keinen Weinstock trägt; c) dass auf demselben keine Weinstöcke abgelagert sind; d) dass, wenn sich auf dem Grundstücke von der Reblaus befallene Weinstöcke befunden haben, die gänzliche Ausrottung derselben, ferner wiederholte Desinfectionen und durch drei Jahre hindurch Untersuchungen stattfanden, welche die vollständige Vernichtung des Insectes und der Wurzeln verbürgen. Internationales Uebereinkommen R.-G.-Bl. Nr. 107 ex 1882, R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1883
Schlacht- und Zugvieh und thierische Rohstoffe	Viehpass (Ursprungszeugniss)	Ortsbehörde und Bestätigung des landesfürstlichen Thierarztes	R.-G.-Bl. Nr. 35 (§ 4) ex 1880 Viehseuchen-Uebereinkommen mit dem Deutschen Reiche. R.-G.-Bl. Nr. 16 ex 1892
Concessionirte Sprengmittel und Explosivstoffe Collodiumwolle	Bewilligung	Ministerium des Innern Politische Landesstelle	R.-G.-Bl. Nr. 126 ex 1893 § 16 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 49
Leichen	Leichenpass	Consularämter Hiezu besonders ermächtigte Behörden	Italien, V.-B. Nr. 10 ex 1888 Andere Staaten, V.-B. Nr. 45 ex 1893 Deutsches Reich, R.-G.-Bl. Nr. 46 ex 1890

B.

Uebersicht

jener Begleitpapiere, welche im internationalen Verkehre zur Erfüllung der bestehenden Zoll- und Steuervorschriften beigebracht werden müssen, bevor eine Sendung an den Empfänger ausgefolgt werden darf.

I. Ohne Inanspruchnahme von Zollbegünstigungen oder Zollbefreiungen.

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Getrocknetes, mit Farben bestrichenes Obst; **Ess- und Spielereigeschirr,** grünlich goldschillerndes, aus gebrannter Erde	Bewilligung	Politische Landesstelle	§ 16 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 49

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Kinderspielwaaren, mit gesundheitsschädlichen Farben bemalt; **Künstl. Blumen und Blumenbestandtheile,** mit arsenhältigen Präparaten gefärbt, auf welche die Farbe nur aufgestrichen oder aufgestäubt ist; mit arsenhältigen Präparaten **gefärbte oder bedruckte Gewebe** (Stoffe), derlei **Tapeten, weisse Schminke, Arzneiwaaren,** zubereitet, und **kosmetische Mittel** für Privatpersonen	Bewilligung	Politische Landesstelle	§ 16 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 49
Gifte	Bezugsscheine Bezugslicenzen	Bezirkshauptmannschaft	R.-G.-Bl. Nr. 60 ex 1876 V.-B. Nr. 34 ex 1885

II. Bei Inanspruchnahme gesetzlicher oder vertragsmässiger Zollbegünstigungen oder Zollbefreiungen.

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Getreide	Aus Serbien, Ursprungszeugnisse	Consularamt	Handelsvertrag mit Serbien vom 9. August 1892. R.-G.-Bl. Nr. 104 ex 1893
Ochsen		Ortsbehörde	
Honig		Zollamt	
Rakia		Consularamt	
Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus ohne Zucker		Consularamt	
Weine (Krajna, Timok, Kruševac, Morava, Toplitza)		Ortsbehörde Zollamt mit Consularvisum	
Weine in Fässern (lombardisch-venetianische, mittelitalienische, gem. piemontesische, neapolitanische, sicilianische)	Aus Italien, Ursprungszeugnisse	Ortsbehörde mit Consularvisum, dann Präfecturen und Unterpräfecturen	Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Italien vom 6. December 1891. R.-G.-Bl. Nr. 17 ex 1892
Käse (Strachino, Gorgonzola und Parmesan)			
Strohhüte, grobe, ungarnirte, aus Venetien		Ortsbehörde, Zollamt und Consularamt	
Sohlleder aus Venetien und Brescia			
Glasirte od. unglasirte Dachfalzziegel aus Venetien			
Töpfergeschirr (aus) von Venetien			
Töpfergeschirr aus dem St. Gallischen Rheinthale	Schweiz Ursprungszeugnisse	Ortsbehörde	Handelsvertrag mit der Schweiz vom 10. December 1891. R.-G.-Bl. Nr. 18 ex 1892
Geflügeleier	Ursprungszeugniss	Ortsbehörde	§ 4 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze vom 25. Mai 1892, R.-G.-Bl. Nr. 49. Wenn aus dem freien Verkehre des Deutschen Reiches kommend, Ursprungszeugniss nicht erforderlich

Waarengattung	Begleitpapiere	Zur Ausfertigung ermächtigt	Anmerkung
Mineralöl, rohes, schweres, aus Rumänien	Ursprungszeugniss Bewilligung (Erlaubnissschein)	Ortsbehörde Consularamt und Finanz-Landesdirection	R.-G.-Bl. Nr. 54 ex 1887
Säcke, inländische, retourgehende, gebraucht und signirt	Bescheinigung	Austrittsamt	R.-G.-Bl. Nr. 59 ex 1887 und Nr. 19 ex 1892
Säcke, inländische, retourgehende, gebraucht und signirt, sowie Umschliessungen und Behältnisse, retourgehende	Aufgabs-Recepisse Frachtbriefe	Austrittsamt	Alphabet. Waarenverzeichniss. Schlagwort: „Umschliessungen u. Behältnisse" Seite 492
Maschinen	Zeichnungen oder andere Abbildungen und Gewichtsspecificationen der Bestandtheile	Versender	R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1887
Kupfer- und Messingwalzen	Bewilligung	Finanz-Landesdirection	R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1887
Schiffe aus Eisen und unedlen Metallen	Gewichtsspecification der Bestandtheile des Schiffes	Schiffbauer	R.-G.-Bl. Nr. 94 ex 1887
Dampfschiffe für Binnengewässer			
Präcisions-Instrumente zu wissenschaftl. Zwecken a) für öffentliche Anstalten	Bescheinigung	Oeffentliche Anstalten	Alphabet. Waarenverzeichniss. Schlagwort: „Instrumente" Seite 262
Präcisions-Instrumente zu wissenschaftl. Zwecken b) für Private	Bescheinigung und Bewilligung	Politische Landesbehörde Finanzministerium	R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1892
Militäreffecten etc.	Bestätigung	Militär-Commando	Art. VIII des Zolltarifsgesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47 §§ 25 und 27 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze, R.-G.-Bl. 49 ex 1882
Habschaften der Einwanderer	Verzeichniss Bescheinigung Bewilligung	Politische Behörde Finanz-Bezirksdirection	
Ausstattungsgegenstände	Verzeichniss Bescheinigung Bewilligung	Politische Ortsobrigkeit Finanz-Bezirksdirection	
Erbschaftseffecten	Verzeichniss Bescheinigung Bewilligung	Politische Ortsobrigkeit oder das Gericht Finanz-Bezirksdirection	
Gegenstände der Kunst und Wissenschaft und des Gewerbefleisses	Bestätigung Bewilligung	Oeffentliche Anstalten Finanz-Bezirksdirection	
Alterthümliche Gegenstände	Zeugniss Bewilligung	Wissenschaftl. Reichs- oder Landesanstalt Finanz-Landesdirection	
Gegenstände gerichtlicher Verhandlungen	Bestätigung Bewilligung	Gericht Finanzbehörde I. Instanz	
Uebersiedlungseffecten	Verzeichniss Bestätigung Bewilligung	Politische Behörde Finanzbehörde I. Instanz unter Umständen Finanz-Landesdirection	Art. IX, Z. 1, des Zolltarifsgesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47 § 27 der Durchführungsvorschrift zum Zolltarifsgesetze, R.-G.-Bl. Nr. 49

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Nordbahn. (Errichtung von Wächterschutzhäuschen bei mehreren Wächterposten.) Für die Aufstellung von Wächterschutzhäuschen bei den Wächterposten Nr. 2, 17, 22 und 45 der Strecke Prag—Bakov (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach), Nr. d/3 der Strecke Tetschen—Bensen (Linie Bodenbach—Warnsdorf) und eines Häuschens in der Station Svijan-Podol der Linie Bakov—Turnau wurde die Baubewilligung ertheilt. [24. Februar, Z. 10.943.]

— (Linien Prag—Georgswalde und Bodenbach—Warnsdorf: Brunnen bei mehreren Wächterhäusern.) Die Herstellung von Brunnen bei den Wächterhäusern b in der Station Neratowitz, Nr. 45, 57, 67 und 90 der Linie Prag—Georgswalde, ferner bei den Wächterhäusern d/15 der Strecke Bodenbach—Tannenberg und b in der Station Warnsdorf der Linie Bodenbach—Warnsdorf wurde genehmigt. [22. Februar, Z. 10.443.]

— (Linie Prag—Georgswalde: Verladeplatz in Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wird ein neuer Verladeplatz hergestellt. [27. Februar, Z. 11.197.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung eines Schleppgeleises in der Station Polep.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Schleppgeleises in Verlängerung des in der Station Polep bestehenden Stockgeleises für Zwecke des Kohlenhändlers Motz in Polep der Bauconsens ertheilt. [4. März, Z. 12.983.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Bauliche Veränderung in der Station Reichenau.) Die projectirte Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes und des Güterschuppens in der Station Reichenau wurde genehmigt. [28. Februar, Z. 56.548 ex 1894.]

— (Linie Eisenbrod—Tannwald: Aufstellung eines neuen Brückenwaaghäuschens in der Station Tannwald.) Für Zwecke des Fabriksbesitzers Josef Riedl in Polaun wurde in der Station Tannwald ein neues Brückenwaaghäuschen an Stelle des bestehenden aufgestellt. [28. Februar, Z. 12.052.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Kufstein—Ala: Verlegung und Erweiterung der Haltestelle Leifers.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. Februar durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für die Verlegung und für die in der Herstellung eines Aufnahmsgebäudes, einer Veranda und eines Nebengebäudes bestehende Erweiterung der Haltestelle Leifers der Bauconsens ertheilt. [5. März, Z. 12.787.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde rücksichtlich vier für die Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Verwendung kommender Tenderlocomotiven, welche in der Locomotivfabrik zu Wr. Neustadt erbaut und mit den Inventarnummern 407, 408, 409 und 410, sowie mit den Fabriksnummern 3780, 3781, 3782 und 3783 versehen sind, die technisch-polizeiliche Prüfung mit günstigem Ergebnisse durchgeführt. Die Dampfkessel dieser Locomotiven haben die vorgeschriebene Kesselprobe anstandslos bestanden. Die Kessel dieser Maschinen ruhen auf drei unter einander gekuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Locomotiven haben innenliegenden Rahmen, aussenliegende horizontale Dampfcylinder, aussenliegende Allan'sche Steuerung mit schräg liegender Schieberführung. Jede derselben ist ferner mit einem conischen Rauchfange mit Funkensieb im Rauchkasten, einer completen Kesselarmatur, zwei Friedmann'schen Injectoren und mit je zwei an der vorderen und hinteren Maschinenbrust richtig angebrachten Bahnräumern versehen, ferner sind drei Wasserreservoirs vorhanden; von denselben sind zwei längs des Cylinderkessels und eines unterhalb des letzteren zwischen der vorderen Maschinenbrust und der Triebachse angebracht. Der Kohlenbehälter befindet sich auf der linken Seite des Cylinderkessels. Die Abfederung geschieht mittelst sechs Blattfedern. Die Spurweite ist normal. Das Gesammtgewicht jeder dieser Maschinen beträgt 30 t. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der gesellschaftlichen Strecke Prag (Bubna) — Hostiwitz vorgenommen, und bewegten sich die vorbeschriebenen vier Tenderlocomotiven vollkommen ruhig und sicher und verrichteten hiebei sämmtliche Maschinenbestandtheile anstandslos ihre Functionen, so dass mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Maschinentypen mit Handelsministerial-Erlass vom 22. Jänner 1890, Z. 51.761, genehmigt worden sind, diese vier Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn übergeben werden konnten. [Z. 13.456.]

Kremsthal-Bahn. (Locomotivprüfung.) Am 16. Februar hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der Kremsthal-Bahn bestimmten Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3122, dem Namen „Micheldorf" versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. Die Locomotivtype wurde mit Handelsministerial-Erlass vom 7. November 1891, Z. 49.242, genehmigt. [13. März, H.-M.-Z. 14.625.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

15. März. Gesammtverkehr In der Strecke Hadikfalva—Radautz mit Zug 2858 wieder eröffnet.

15. März. Gesammtverkehr in der Strecke Hliboka—Berhometh a. S.—Mezebrody wieder aufgenommen.

16. März. In der Strecke Stanislau—Husyatin wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 12 und 1212 wieder aufgenommen.

16. März. Gesammtverkehr auf den Localbahnen Karapcziu a. S.—Czudyn und Hadikfalva—Radautz wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Lemberg.)

15. März. Personenverkehr in der Strecke Krasne—Podwołoczyska mit den Zügen 3 und 12 wieder aufgenommen.

16. März. Güterverkehr in der Strecke Krasne—Podwołoczyska wieder aufgenommen, und sind sohin sämmtliche Linien des Eisenbahn-Directionsbezirkes Lemberg für den Gesammtverkehr offen.

Schlossbergbahn Graz:

15. März. In Folge Materialabrutschung im Einschnitte bei Prof. 55 musste bis zur Beseitigung der Verkehrshindernisse der Betrieb eingestellt werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 16. Februar, Z. 88.726 ex 1894, den Budapester Einwohnern Gustav Bähr und August Márkus im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der zukünftigen Station Litke der von der Endstation Balassa-Gyarmat der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn (Párkány-Nána—) Csata—Balassa-Gyarmat aus projectirten Galgathalbahn, d. i. der Localbahn Balassa-Gyarmat—Aszód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1893) ausgehenden,

a) über Mihály-Gerge, Kis-Gerge, Lipta-Gerge, Karancz-Kezi und die Gemarkung der Gemeinde Kutas bis Etes,
b) von der zukünftigen Station Kutas der Linie a) abzweigend, einerseits über Lapujtö bis Karancs-Berény, eventuell bis Kis-Arany,
c) andererseits von Kutas aus bis Karancs-Alja führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Stipulirung der Vertragsbedingungen zu Gunsten der hauptstädtischen Commune bei Umgestaltung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes auf elektrischen Betrieb.) Die Budapester Commune hat in Angelegenheit der Umgestaltung des Betriebsnetzes der Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb auf elektrischen Betrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37, 38, 43 und 146 ex 1894, Nr. 3 und 10 ex 1895) eine Commission einberufen, an welcher nebst den Vertretern der Commune auch jene der Gesellschaft theilnahmen. Der Zweck dieser Commission war die Bestimmung jener Vertragsbedingungen zwischen Commune und Gesellschaft,

welche nach Umänderung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb an Stelle der gegenwärtigen Verträge zu treten haben werden. Als Basis für die Aufstellung der einzelnen Punkte constatirten vorerst die Vertreter der diesbezüglich massgebenden Commune:

1. dass das Capital, welches zur Umgestaltung der Pferdebahn, bezw. für den Uebergang zum elektrischen Betriebe erforderlich ist, unter Zugrundelegung der Ausweise der Stadtbahn-Gesellschaft 6,208.560 fl. betragen wird;
2. dass die Betriebskosten der Pferdebahnen sich pro Wagenkilometer auf 16·2 kr., die der elektrischen Bahnen auf 14·28 kr. belaufen, das heisst die Betriebskosten der elektrischen Bahnen stellen sich sonach um 11·29 pCt. geringer dar als diejenigen der Pferdebahnen. Die Instandhaltungskosten der letzteren sind dagegen um 6·46 pCt. geringer;
3. dass in der Frage: Wie viel müsste noch vertragsmässig die Gesellschaft an eisernem Oberbau stellen und wie hoch belaufen sich die Kosten dieses Rückstandes? auf der Neupester Linie noch 510 m eiserner Oberbau herzustellen sind und die Kosten 66.000 fl. betragen;
4. dass in der Frage: Welchen Werth repräsentirt das, was nach Ablauf des jetzigen Pferdebahnvertrages dem Contracte gemäss in das Eigenthum der Stadt überzugehen hat? der Werth der Heimfallsobjecte sich zum Schlusse des Jahres 1893 mit 2,405.109 fl. beziffert; hievon sind bis 1893 als Werthverminderung 40 pCt. abzuschreiben, so dass also der heutige Werth der in Rede stehenden Objecte 1,443.065 fl. beträgt;
5. dass die Gesellschaft der hauptstädtischen Commune für Benützung der Strassen jährlich 9464 fl. 13 kr. zu bezahlen hat.

Nach Erwägung der einzelnen Fragen und der während der Debatte aufgetauchten Nebenfragen formulirten die Vertreter der Commune ihre Anträge, und es wurde im Principe beschlossen:

a) dass die Stadt für die Schienen und die Wagen, welche ihr nach Ablauf des Pferdebahnvertrages (im Jahre 1917) zufielen, eine Entschädigung zu beanspruchen hätte, deren Höhe der bereits abgelaufenen Concessionszeit entspreche; der Berechnung über den Geldwerth dieser Investitionsquote zufolge beträgt der derzeitige Bilanzwerth der Schienen und Wagen 2·4 Millionen Gulden; dieser Betrag hätte auf der Grundlage eines 4½percentigen Zinsfusses auf den Tag der Fälligkeit reducirt zu werden, und es sei zur Grundlage der Berechnung der derzeitige Bilanzwerth der Geleise und Wagen, nämlich 2·4 Millionen Gulden, zu nehmen; je nachdem die Gesellschaft die Zahlung am 1. Mai 1895 oder am 1. Mai 1897 oder auch am 1. Mai 1899 leisten wollte, hätte sich der entfallende Betrag auf 1,340.153 fl. oder 1,445.521 fl. oder 1,541.889 fl. zu belaufen;
b) dass in der Frage der Gewinnbetheiligung der Commune während der vier Jahre der Umgestaltung die Strassenbahn-Gesellschaft die bisherigen Grundbenützungsgebühren zu bezahlen hat, sodann aber vom fünften Jahre bis zum Jahre 1917 einen 5percentigen Beitrag vom Brutto-Erträgnisse und von 1917 bis zum Ablaufe der Concession einen 10percentigen Beitrag (dem Antrage der Gesellschaft zufolge soll vom sechsten Jahre ab bis zum Jahre 1917 die Commune 1 pCt. vom Brutto-Erträgnisse erhalten; in dem hierauf folgenden ersten Jahrzehnt 2 pCt.; im zweiten Jahrzehnt 3 pCt.; im dritten Jahrzent 4 pCt. und weiterhin bis zum Ablaufe der Concession 5 pCt.);
c) dass in der Frage, ob und unter welchen Modalitäten das Unternehmen vor Ablauf der Concession durch die Commune solle eingelöst werden können, für die Ablösung dieselben Modalitäten wie bei der elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft festzustellen seien;
d) dass die Gesellschaft die von der Commune verlangten, seinerzeit näher zu bezeichnenden neuen Linien herzustellen habe.

Bei der darauf folgenden gemeinsamen Berathung zwischen den Vertretern der Compaciscenten wurde beantragt, dass der Punkt von der Amortisirung des alten Actiencapitals folgenderweise formulirt werde: Die Commune willigt in das Begehren der Gesellschaft, dass die Amortisationsdauer des alten Actiencapitals um 10 Jahre (von 1917 bis 1927) erstreckt werde, doch wird ausdrücklich erklärt, dass die Stadt in dem Falle, als sie im Jahre 1917 die elektrische Bahn einlösen würde, keinerlei Verpflichtung in Betreff des bis dahin nicht amortisirten Theiles des alten Capitals besässe. Das weitere Begehren der Gesellschaft, dass die Amortisation des neuen Capitals erst vom Jahre 1917 erfolgen könne, wurde abgelehnt, bezw. durch die Bestimmung ersetzt, dass die Amortisirung des neuen Capitals sofort, vom Tage des Vertragsschlusses ab, zu erfolgen habe.

In Betreff der zeitweiligen Tarifrevision proponirt die Strassenbahn-Gesellschaft, dass dieselbe vom Jahre 1917 ab in derselben Weise wie bei der Stadtbahn-Gesellschaft stattfinden solle, dass jedoch nicht die 8percentige Durchschnittsdividende, sondern ein der Summe des Bau- und Betriebscapitals entsprechendes Reinerträgniss von 10 pCt. in Betracht zu ziehen wäre. Hierüber wurde beschlossen, dass die Revision von der Höhe der Dividende abhängig gemacht wird, jedoch nicht, wie bei der Stadtbahn-Gesellschaft, von der zur Auszahlung gelangenden Dividende, sondern von derjenigen, welche dem bilanzmässig ausgewiesenen Gewinne zufolge ausgezahlt werden könnte, wenn gewisse, in den Statuten nicht vorgesehene Dotationen unterlassen würden. Die Höhe der solchermassen definirten Dividende wurde mit 10 pCt. festgestellt.

Das Heimfallsrecht wurde mit einer geringfügigen Abänderung genau nach den einschlägigen Bestimmungen des mit der Stadtbahn - Gesellschaft abgeschlossenen Unificationsvertrages formulirt. Die gemachte Abänderung bezieht sich darauf, dass die Gesellschaft die zu ihren Zwecken benützten Grundstücke käuflich zu erwerben bemüssigt sei.

Nach Kenntnissnahme des der Direction der Gesellschaft übermittelten Commissionsprotokolls hat diese der hauptstädtischen Communalverwaltung ein ausführliches Memorandum überreicht, welches die ganze Frage erschöpfend behandelt und eingehend darlegt, welches die Grenze jener Lasten ist, die von der Gesellschaft anlässlich der Umgestaltung überhaupt übernommen werden können; die Gesellschaft unterbreitet ferner Vorschläge, um die einzelnen Vertragsmomente, bezüglich deren sich eine Meinungsverschiedenheit ergeben hat, zur entsprechenden Lösung zu bringen. Bezüglich der gewünschten neuen Linien hat die Gesellschaft das ganze Seitens der Behörde aufgestellte Programm unverändert acceptirt, sich zum Ausbau derselben bereit erklärt und bezüglich der Tarife entsprechende Vorschläge unterbreitet. Hinsichtlich des Ablösungsrechtes der Hauptstadt hat die Gesellschaft ihren bisherigen principiellen Standpunkt aufgegeben und ist geneigt, auf die Ablösung vor Ablauf der Concession unter gewissen Modalitäten einzugehen. Es wird in dem Memorandum darauf hingewiesen, dass die Investitionen, welche die Durchführung des Projectes erheischen, den Betrag von 12 Millionen Gulden überschreiten, somit eine ausserordentliche Belastung des gesellschaftlichen Unternehmens bedeuten, und dass andererseits den berechtigten Interessen der Hauptstadt in jeder Weise Rechnung getragen erscheine.

Ausland.

Russland. (Abwarten verspäteter Anschlusszüge.) Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat verfügt, dass die bisher giltige Bestimmung, wonach auf den Kreuzungsstationen zum Abgange bereite Personenzüge nur 30 Minuten auf einen etwa verspäteten Anschlusszug zu warten haben, dahin abzuändern sei, dass solche Bahnen, die weder auf der Strecke Kreuzungspunkte, noch am Ende ihrer Bahn einen Anschluss an weitere Bahnen haben, so dass also durch ein längeres Abwarten das Erreichen eines Anschlusszuges nicht gefährdet wird, die Wartezeit auch auf eine längere Zeit als 30 Minuten ausdehnen dürfen, und zwar soll die Dauer in das Ermessen der Betriebsleitung gestellt werden.

— (Aenderung von Stationsnamen.) Die Station Tschernaja Rjetschka der Borshom-Zweigbahn, Transkaukasische Eisenbahn, hat die Bezeichnung Borshom, die Station Stepan der Polessje-Eisenbahn die Bezeichnung Nemowitschi und die Station Achtyrka der Charkow-Nikolajewer Bahn die Bezeichnung Kirikowka erhalten.

— (Eisenbahn über das Eis.) Am 21. Jänner ist über das Eis der Wolga eine Eisenbahn in Betrieb gesetzt worden, die die Station Anissowka und die Station Uwek mit einander verbindet. Am Tage der Betriebseröffnung fuhr zunächst eine Locomotive allein über die Bahn, und da dies anstandslos vor sich gegangen war, verkehren nunmehr Züge, bestehend aus Locomotive und 10 beladenen Güterwagen. Auf diesem Wege besteht jetzt ein directer Verkehr zwischen Uralsk und dem europäischen Eisenbahnnetz.

— (Bahneröffnungen im IV. Quartal 1894.) Für den allgemeinen Verkehr sind im IV. Quartal 1894 eröffnet worden: die Strecken Lochwitza—Gadjätsch, Boronicl—Lebedin und Achtyrka—Stadt Achtyrka der Charkow-Nikolajewer Bahn, die schmalspurige Eisenbahn der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Gesellschaft von Pokrowskaja Sloboden (an der Wolga) bis zur

Stadt Uralsk (396 Werst) am 25. October 1894; die Theilstrecke von Lachta bis Lissji Noss (11·36 Werst) der Petersburg-Ssestroretzker Bahn am 31. October 1894 und von Lissji Noss bis Ssesztroretzk (4·20 Werst) am 26. November 1894 und von der im Bau begriffenen Zweigbahn Atkarsk-Wolsk der Rjäsan-Uralsker Bahn die Theilstrecke von Atkarsk, Station der Koslow-Ssaratower Bahn, bis zur Stadt Petrowsk (57·15 Werst) am 22. November 1894.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 30. December 1894 von Calcutta abgefahren und am 8. Februar 1895 mit 1054 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Calcutta 24.766 kg Schellack, 86.282 kg Häute (hievon 28.927 kg für Venedig und 9135 kg für Ancona), 525.424 kg Jute (hievon 90.598 kg für Venedig und 344.238 kg für Ancona), 79.546 kg Indigo (hievon 7278 kg für Venedig), 32.785 kg Tamarinde; aus Aden 11.774 kg Indigo, 4770 kg Kaffee (hievon 710 kg für Venedig), 155 kg Wachs, 2030 kg Häute, 24.868 kg Gummi; aus Suez 1936 kg Gummi; aus Port Said 258.030 kg Tabak, 1823 kg Cigarren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,831.024 fl. öst. Währ.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde am 18. März auf sämmtlichen Stationen der Donaustrecke Regensburg—Galatz (mit Ausnahme der Theilstrecke Theben—Budapest—Neusatz, ferner der Theiss und Drau) die Güteraufnahme nach allen Schiffsstationen eröffnet. Der Saveverkehr zwischen Sissek—Semlin ist bereits aufgenommen.

— (Spätere Eröffnung der Localschiffahrten Engelhartszell—Grein—Krems.) In Folge der bisherigen ungünstigen Witterungsverhältnisse ist die Eröffnung der Localfahrten zwischen Engelhartszell—Linz—Grein—Krems mit 15. März nicht möglich (siehe Nr. 32 des Vrdgs.-Bl.), und wird der Eröffnungstermin hiemit auf den 25. März verlegt.

Demnach erfolgt die erste

Bergfahrt	von	Krems	nach	Grein	am 25. März
„	„	Grein—Linz	„	Engelhartszell	„ 25. „
Thalfahrt	„	Engelhartszell ab	„	Linz—Grein	„ 26. „
„	„	Grein	„	Krems	„ 26. „

Fiumaner Seehafenverkehr. (Export im Monate Jänner 1895.) Dem officiellen statistischen Ausweise zufolge betrug die Gesammtbewegung des Exportes aus dem Fiumaner Hafen im Monate Jänner 662 Waggons Mehl, 375 Waggons Gerste, 32 Waggons Weizen, 154 Waggons Fisolen, 11 Waggons Pflaumen, 112 Waggons Zucker (wovon 86 Waggons aus ungarischen Stationen). — Nach dem westlichen Auslande wurden im Jänner verladen: 62.905 q Mehl (gegen 126.210 q im Jänner 1894), wovon 46.530 q nach Grossbritannien, 7515 q nach Frankreich, 5880 q nach Brasilien, 410 q nach Italien, 800 q nach Holland-Belgien, 50 q nach Malta, 700 q nach Deutschland; 78.090 q Gerste (gegen 34.860 q), wovon 59.875 q nach Grossbritannien, 17.910 q nach Holland-Belgien, 305 q nach Italien; 30.490 q Fisolen (gegen 21.290 q), wovon 830 q nach Italien, 12.975 q nach Frankreich, 17000 q nach Grossbritannien, 10.700 q nach Nordamerika, 3110 q nach Holland-Belgien, 375 q nach Algier, 1100 q nach Spanien; 4356 q Pflaumen (gegen 3760 q), wovon 4040 q nach Holland-Belgien, 200 q nach Italien, 116 q nach Nordamerika; 12.920 q Zucker (gegen 27.630 q), wovon 12.880 q nach Italien, 37 q nach Tunis. Der grössere Theil des Exportes fiel der „Adria", kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft zu, welche diesen theils durch ihre eigene Flotte, theils durch von ihr gecharterte Schiffe bewältigte.

— (Export von Fassdauben im Monate Jänner.) Der Eichenfassdauben-Export über Fiume betrug im Monate Jänner 2,543.015 Stück, und zwar:

nach Bordeaux	1,059.682	Stück
„ Cette	1,120.123	„
„ Marseille	158.072	„
„ Tunis	1.204	„
„ Italien	103.934	„
Zusammen	2,543.015	Stück.

Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Ausfuhr an Eichenfassdauben über Fiume 2,957.054 Stück.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis zum 24. März.

Adriatischer Dienst.

19. März, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Androvich, nach Venedig.

20. „ um $4\frac{1}{2}$ Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

21. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tihisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

21. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

22. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

23. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Androvich, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

19. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän G. Ghezzo, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mitylene.

20. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän L. Brelich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

22. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mayer, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

23. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Costanzo, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Marquis Bacquehem", Capitän G. de Grisogono, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. April, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän R. Deperis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe,

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Literatur.

Rechtsverhältniss der k. k. Postanstalten zu den Eisenbahnen in Oesterreich. Bearbeitet im Postcours-Bureau des k. k. Handelsministeriums. 4. Auflage. Wien 1895.

Nachdem die im Februar 1891 erschienene 3. Auflage des Amtsbehelfes „Rechtsverhältniss der k. k. Postanstalten zu den Eisenbahnen in Oesterreich" mit Ende December 1890 abgeschlossen wurde, seither aber in Folge der Verstaatlichung mehrerer Eisenbahnen Aenderungen in den Rechtsverhältnissen zur Postanstalt eingetreten, ferners verschiedene Verordnungen, Kundmachungen und Erlässe erschienen, und überdies auch zahlreiche Concessionen für Localbahnen ertheilt worden sind, so stellte sich das Bedürfniss ein, eine Neuauflage dieses sowohl für die Post-, als auch für die Eisenbahn-Verwaltung nothwendigen Behelfes zu veranstalten.

Die nun vorliegende 4. Auflage enthält alle bis Ende 1894 erschienenen Constitutivurkunden und alle einschlägigen Gesetze und Verordnungen und bildet somit einen sehr werthvollen Behelf auch für alle Eisenbahnkreise. Das Buch (17 Druckbogen stark) ist bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei für den Preis von 80 kr. erhältlich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ausnahmetarif für Hornviehtransporte nach Wien St. Marx.

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. April 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1886 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh in Wagenladungen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Wien St. Marx in Kraft.

Der Nachtrag enthält:

a) neue Frachtsätze,
b) Aufhebung des Frachtsatzes für die Station Sigmundsherberg.

Exemplare des Nachtrages können bei den betreffenden Verwaltungen und Bahnstationen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 13. März 1895. [161]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Eier etc. vom 1. März 1893.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt der Nachtrag II zu dem Ausnahmtarife für die Beförderung von Eiern, Erdharz, Mineralwasser und Palmkernöl vom 1. März 1893 in Kraft.

Dieser Nachtrag bringt u. A. die Aufhebung des Kilometerzeigers zum Ausdrucke (vergl. diesbezüglich das am 1. April 1895 in Wirksamkeit tretende gemeinschaftliche Tarifheft II/D).

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. März 1895. [162]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu dem seit 1. Juli 1894 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1, für den Verkehr mit den Budapester Bahnhöfen.

Mit 1. Mai 1895 wird der obbezeichnete Nachtrag I in Wirksamkeit gesetzt.

Derselbe enthält Abänderungen mehrerer Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Emballagen rücksichtlich des Verkehres mit Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Exemplare des Tarifnachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 5 kr. per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 15. März 1895. [163]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Prag B.W.B.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Prag—Pilsen—Fürth gelegenen Station Prag B.W.B. wird mit 1. Mai 1895 in Smichow abgeändert.

Wien, im März 1895. [164]

Umschlagsverkehr via Wien (Donauuuferbahnhof).

Nachtrag I zum Uebernahmstarif.

Mit 1. April 1895 gelangt der Nachtrag I zum Uebernahmstarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof), giltig vom 15. März 1893, zur Einführung.

Wien, am 14. März 1895. [165]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen,

Am 1. April 1895 tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 1 und der Nachtrag IV zum Tarifheft 2 in Kraft. Diese Nachträge enthalten ein Verzeichniss der deutschen Verbandsstationen auf Grund der am 1. April 1895 in Kraft tretenden Neueintheilung der kgl. preussischen Staatsbahn-Directionen, weiters die Aufhebung der Frachtsätze für die kgl. preussischen Staatsbahnstationen Jägerndorf und Ziegenhals (im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn bleiben jedoch die bestehenden Frachtsätze bis auf Weiteres in Kraft).

Die Nachträge sind bei den Endverwaltungen einzeln für 10 Kreuzer ö. W. = 15 Pfennig erhältlich.

Budapest, am 15. März 1895. [166]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch Namens der übrigen betheiligten Bahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung eines Tarifes für den directen Frachtenverkehr mit der Station Humpoletz.

Mit 1. April 1895 tritt ein Tarif für den directen Frachtenverkehr zwischen Humpoletz, Station der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz, einerseits und den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für Frachtgüter zwischen Humpoletz und allen Stationen der vorgenannten Eisenbahnen.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn um den Preis von 10 Kreuzer (20 Heller) bezogen werden.

Wien, am 13. März 1895. [167]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. April 1895 tritt der Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, sowie der Nachtrag III zum Anhang desselben in Kraft.

Der Tarifnachtrag IV enthält hauptsächlich Aenderungen und Ergänzungen der Classengut-, sowie der Ausnahmetarife, der Nachtrag III zum Anhang die correspondirenden Coursdifferenzen.

Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten dieselben erst mit 1. Mai 1895 in Wirksamkeit.

Beide Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direction, und zwar der Tarifnachtrag IV zum Preise von 15 kr. per Stück, der Nachtrag III zum Anhange unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 15. März 1895. [168]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge XVI zum Heft 1 und XV zum Heft 2.

Mit 1. April 1895 treten zum Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. September 1890 die Nachträge XVI zum Heft 1 und XV zum Heft 2 in Kraft, welche bei den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i. B., sowie bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich, und zwar Nachtrag XVI zum Preise von 0·10 Mk., Nachtrag XV zum Preise von 0·20 Mk.

Wien, am 14. März 1895. [169]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. April 1895 gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

Nachtrag XI zum Heft 1,
„ V „ „ 2,
„ III „ „ 3 und
„ V „ „ 4.

Diese Nachträge enthalten unter Anderem neue Frachtsätze der Ausnahmetarife

Nr. 5 für Holz des Sp.-T. II, Heft 1;
Nr. 6 „ „ „ „ III, „ 1;
Nr. 33 für Zink, Heft 1;
Nr. 36 für Roheisen, Heft 1;
Nr. 39 F für Schwefelkiese etc., Heft I;
Nr. 39 G für Schlacken etc., Heft 1;
Nr. 30 für Steine, gebrannt, Heft 2;
Nr. 44 für Graphit, Heft 2;
Nr. 3 A und B für Schlacken etc., Heft 4, endlich einen neuen Ausnahmetarif Nr. 53 für Kalk zu Dungzwecken im Rückvergütungswege (Heft 1).

Exemplare dieser Nachträge können von den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 15. März 1895. [170]

Die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 enthaltenen Ausnahmetarifes 2.

Der im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894 auf Seite 344 enthaltene Ausnahmetarif 2 für den Transport von Chinaclay, Kaolin, Chamotte- und Cementsteinen, Chamotte-Cement und Betonplatten, feuerfesten Steinen, Steinzeugplatten, Chamotte-Cement- und Drainröhren, dann Steinzeugröhren und Retorten, Thon, Thon- und Schlemmerde, Chamottemehl und Chamottespeise, Cement- und Betonmörtel, lose oder in Säcken verpackt, von den Stationen Nürschan, Rokyzan und Staab einerseits und den Stationen Nussdorf und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) andererseits wird mit 30. April 1895 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 14. März 1895. [171]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. April 1895 tritt für die eilgutmässige Beförderung von Pferden, Hornvieh, Borstenvieh und lebendem Geflügel ein neuer directer Tarif in Kraft, welcher durch Einbeziehung solcher Stationen, für welche die Erstellung directer Frachtsätze sich als nothwendig erwies, eine Erweiterung erfuhr, während solche Stationen, von oder nach welchen Transporte bisher nicht vorgekommen sind, in den neuen Tarif nicht wieder einbezogen wurden.

Durch diesen Tarif wird der seit 1. Februar 1892 giltige gleichnamige Tarif sammt dessen Nachträgen I bis IV mit 31. März 1895 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 1 fl. 50 kr. (2 Mark 50 Pfg.) bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. März 1895. [172]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Lebensmittelverkehr aus Italien.

Einführung neuer Tarife für den Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland, nach Belgien und den Niederlanden, dann nach England.

Mit 1. April 1895 tritt für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien je ein Ausnahmetarif, und zwar:

1. nach Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba;
2. nach Belgien und den Niederlanden via Gotthard und Brenner,
3. nach England via Gotthard und Brenner

in Kraft, durch welche der bestehende Ausnahmetarif vom 1. April 1888 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England, Belgien, den Niederlanden und Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba nebst den hiezu erschienenen Nachträgen I bis IV aufgehoben wird. (Siehe Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 8. Jänner 1895 auf Seite 59 unter Nr. 21.)

Die neuen Tarife enthalten sowohl Frachtsätze für

Einzelwagen, als auch Frachtsätze, die bei Abschluss von Verträgen über die Auflieferung von bestimmten Jahresmengen Anwendung finden.

Diese Jahresmengen beziffern sich im Verkehre

1. nach Deutschland auf 2500.
2. nach Belgien und den Niederlanden auf 300,
3. nach England auf 1000 Wagenladungen zu mindestens 10 Tonnen.

Bei Abschluss eines Vertrages auf 2500 Wagen nach Deutschland werden die nach Belgien, den Niederlanden und nach England in Folge besonderer Verträge zur Beförderung kommenden Lebensmittelsendungen in vollen Wagenladungen in die Vertragsmenge von 2500 Wagen eingerechnet.

Die neuen Ausnahmetarife können bei der Station Wien Südbahnhof um den Preis von 1 Krone = 50 Kreuzer pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 13. März 1895. [173]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Preussischer Staatsbahnverkehr. (Kohlentarife.) Vom 15. März 1895 ab ist der für Braunkohlenbriquetts in Mengen von 20 t bestehende Ausnahmetarif 20 a im Binnenverkehre des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin, ferner der Ausnahmetarif 8 B im Staatsbahnverkehre Bromberg—Berlin, Ausnahmetarif 18 im Staatsbahnverkehre Berlin—Altona und der Ausnahmetarif 9 im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsverkehre auf die Station Schmagorei des Directionsbezirkes Berlin als Versandtstation ausgedehnt. Von dem gleichen Tage ab gelangen für Braunkohlen-, Braunkohlencoaks- und Braunkohlenbriquetts-Sendungen in Einzelladungen von mindestens 10 t von Schmagorei nach einzelnen Empfangsstationen des Directionsbezirkes Berlin, der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und des ehemaligen Deutsch-Nordischen Lloyd ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Auf den Artikel Braunkohlencoaks finden dieselben bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Näheres über die Frachtsätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin (Stadtbahnhof, Alexanderplatz) zu erfahren.

— (Nachtrag II.) Zu dem vom 1. April 1894 ab giltigen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirkes, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatsbahnen, erscheint am 1. April 1895 der Nachtrag II.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Auskunft ertheilt auf Anfrage das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg.

— (Ausnahmetarif für Eisenerz und Coaks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893.) Die Station Essen B.M. (Zeche Hagenbeck) des Directionsbezirkes Köln (rechtsrh.) wurde mit dem 15. März 1895 für den Coaksversandt in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Die Güterabfertigungsstellen geben über die Frachtsätze Auskunft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Aenderung der Bezeichnung der Bahnhöfe in Magdeburg und den früheren Vororten.) Zur Herbeiführung einer Uebereinstimmung mit der öffentlichen und postalischen Ortsbenennung erhalten die Bahnhöfe in Magdeburg und den früheren Vororten vom 1. April 1895 ab die Bezeichnung:

Magdeburg-Hauptbahnhof (bisher Centralbahnhof),
Magdeburg-Buckau (bisher Buckau),
Magdeburg-Neustadt (bisher Neustadt-Magdeburg, neue),
Magdeburg-Alte Neustadt (bisher Neustadt-Magdeburg, alte),
Magdeburg-Sudenburg (bisher Sudenburg).

Für die übrigen in Magdeburg noch vorhandenen Bahnhöfe bleibt die bisherige Benennung:

Magdeburg-Elbbahnhof,
Magdeburg-Friedrichstadt und
Magdeburg-Fischerufer

unverändert bestehen.

In den jetzigen Abfertigungsbefugnissen der einzelnen Bahnhöfe tritt eine Aenderung nicht ein.

Im Interesse einer richtigen Abfertigung der Güter und zur Vermeidung einer Verzögerung in der Auslieferung derselben ist es dringend erwünscht, dass die Absender in dem Frachtbriefe jedesmal den richtigen Bahnhof genau vorschreiben.

Westdeutscher Eisenbahnverband. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. April 1895 treten für den Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, 2, 3, den Seehafentarif und den Thier- etc. Tarif Nachträge in Kraft, welcher unter Einbeziehung bereits bekannt gemachter Anordnungen die Aufnahme von Lohra, Waibstadt, Eichstetten, Endingen, Nimburg, Riegel (Kaiserstuhlbahn) und Algringen in den ordentlichen Verkehr, von Herford in den Ausnahmetarif 21, von Bopfingen in Classe 4 des Seehafentarifes, und ferner Aenderungen in Folge anderweiter Bezirkseintheilung der Preussischen Staatsbahnen enthalten.

Die Nachträge können voraussichtlich vom 20. März ab in den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover-Bayerischer Verband und Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. April 1895 treten für den Verbands-Gütertarif, Theil II und Heft 1, und für den Seehafenverkehr Nachträge in Kraft, welche unter Einbeziehung bereits bekannt gemachter Anordnungen die Aufnahme von Günzburg und Ichenhausen in den Ausnahmetarif I, von Harburg U.E. in die Ausnahmetarife II, VI und VII und Ermässigungen für Blaichach, Füssen, Oberdorf b. B. und Sonthofen im Ausnahmetarif I des Seehafenverkehres und ferner Aenderungen in Folge anderweiter Bezirkseintheilung der Preussischen Staatsbahnen enthalten. Die Nachträge können voraussichtlich vom 20. März ab in den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Druckfehler-Berichtigung.) Im Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifes, giltig vom 20. December 1894 alten (1. Jänner 1895 neuen) Stils, sind folgende Druckfehler handschriftlich zu berichtigen:

Auf Seite 297 ist bei der Station Reichenbach in Schles. der Frachtsatz des Specialtarifes III unter 5000 kg im Schnittpunkte II von 0·45 Mk. in 0·55 Mk. zu ändern.

Auf Seite 322 ist bei der Station Moskau der Frachtsatz des Differentialtarifes 42 mit 2 Rbl. 64 Kop. aus Schnittpunkt II in den Schnittpunkt I zu versetzen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. (Einführung eines directen Gütertarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt ein Tarif in Kraft für den directen Güterverkehr von Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Badischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Saal-Eisenbahn, der Werra-Eisenbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn und der Main-Neckar-Bahn über Hamburg nach den ostafrikanischen Hafenplätzen Tanga, Pangani, Saadani, Bagamoyo, Dar-es-Salaam, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique, Quelimane, Chinde, Beira, Delagoa-Bay (Lorenzo-Marques) und Durban (Port Natal), sowie über Delagoa-Bay nach den Stationen der Niederländischen Südafrikanischen Eisenbahn Johannesburg und Pretoria.

Die Beförderung zur See erfolgt durch die Deutsche Ostafrika-Linie.

Der Tarif enthält Gesammtfrachtsätze bis zu den genannten afrikanischen Hafen- und Binnenplätzen für alle zur Ausfuhr gelangenden Artikel in Stückgut- oder Wagenladungsmengen. Die Güter sind in 10 Tarifclassen eingetheilt, worunter sich auch eine Sammelclasse befindet. In den Frachtsätzen sind inbegriffen: Die Fracht für die Eisenbahnbeförderung bis Hamburg, die Gebühr für Entladung der Sendungen aus dem Eisenbahnwagen in Hamburg, die Gebühr für die Vermittlung in Hamburg (als: Ausfertigung der Conossements, Declaration, Lagerung und Ueberführung der Güter an Bord des Seeschiffes), die Seefracht, die Landungsgebühren in den Bestimmungshäfen, letztere mit Ausnahme derjenigen in Pangani, Saadani, Bagamoyo, Kilwa, Lindi und Mikindani und im Verkehre nach Johannesburg und Pretoria, ausserdem die Gebühr für die Verbringung der Güter bis auf

den Eisenbahnwagen in Delagoa-Bay, die Eisenbahnfracht ab letzterem Platze, sowie die Kosten für den Bestelldienst in Johannesburg und Pretoria.

Bei Verfrachtung bestimmter Jahres-Mindestmengen gewährt die Deutsche Ostafrika-Linie tarifmässig festgesetzte Frachtrückvergütungen.

Der zur Zeit noch im Druck befindliche Tarif wird nach dem 20. März durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie durch die Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg zum Preise von 0·40 Mk. das Stück bezogen werden können. Bis zum Erscheinen des Tarifes ertheilt über die Beförderungsbedingungen und über die Höhe der Frachtsätze das Tarifbureau der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona Auskunft. — Die für den directen Verkehr zu verwendenden besonderen Frachtbrief-Formulare werden ebenfalls nach dem 20. März, und zwar zu dem im allgemeinen deutschen Nebengebührentarif für deutsche Frachtbriefe festgesetzten Preise, von den genannten Stellen abgegeben.

Der Dampferfahrplan der Deutschen Ostafrika-Linie wird auf den Verbandsstationen zum Aushang gebracht.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. (Neuer Theil I.) Am 1. April 1895 wird unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachtrag I ein neuer Tarif in Kraft gesetzt, der mit dem bisherigen im Wesentlichen übereinstimmt.

Abänderungen treten insoferne ein, als die bisherige Zusatzbestimmung III 4 zu § 44 der Verkehrsordnung, wonach jedem Viehbegleiter gestattet ist, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen, in Wegfall kommt, und der § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften, betreffend Beförderung von Thieren in Käfigen u. dgl., eine andere Fassung erhält. Erstere Aenderung tritt, soweit damit Frachterhöhung verbunden ist, erst vom 1. Mai 1895 ab in Geltung. Dieselbe ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des neuen Tarifes zum Preise von 20 Pfg. für das Stück können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. März ab bezogen werden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. (Neuer Theil I.) Zum vorbezeichneten Tarife vom 1. April 1894 tritt am 1. April 1895 ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung im Abschnitte A des Tarifes.

II. Neue Fassung der Anlage B zur Verordnung.

III. Die abgeänderten Abschnitte des Tarifes B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification, C. Nebengebührentarif, sowie des Anhanges, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitte B.

Frachterhöhungen, welche jedoch erst vom 1. Mai 1895 ab Geltung erlangen, treten nur durch die im § 18 der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehene neue Bestimmung für Gegenstände von mehr als 7 m Länge und durch die Versetzung von Ferrisulfat aus dem Specialtarif III in den Specialtarif II ein; im Uebrigen werden durch die stattfindenden Tarifänderungen lediglich Frachtermässigungen herbeigeführt. Die in den Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung eintretenden Aenderungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge des Nachtrages zum Preise von 55 Pf. für das Stück können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. März ab bezogen werden.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif. (Neuer Theil I.) Am 1. April 1895 wird an Stelle des Tarifes vom 1. April 1894 ein neuer Tarif in Kraft gesetzt, welcher mit dem bisherigen im Wesentlichen übereinstimmt.

Die eintretenden Aenderungen der Zusatzbestimmungen B 2 und 6 (1) zu § 10, und 2 zu § 32 der Verkehrsordnung haben Tariferhöhungen nicht zur Folge und sind gemäss der Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Soweit durch den in dem neuen Tarife enthaltenen, der Zusammenstellung der Ueberfuhrsgebühren für Sonderzüge etc. beigegebenen abgeänderten Kilometerzeiger der Berliner Stadt- und Ringbahn Erhöhungen herbeigeführt werden, kommen die neuen Entfernungen erst vom 1. Mai 1894 ab zur Anwendung. Druckabzüge des neuen Tarifes zum Preise von 20 Pfg. für das Stück können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. März ab bezogen werden.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2.) Am 10. März 1895 trat für die Beförderung von „Baumwollabfällen“ zwischen Kolbermoor und Reichenberg bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 3·13 Mk. für 100 kg in Kraft.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. (Neue Tarifnachträge.) Am 10. März traten folgende Tarifnachträge in Kraft:

a) Nachtrag XVI zum Gütertarif, Heft 1,
b) „ XV „ „ „ 2,
c) „ X „ Vieh- u. s. w. Tarif.

Die Nachträge zu a) und b) enthalten ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Ausnahmetarifes 4 für Braunkohlen u. s. w. Entfernungen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Mylau-Bahnhof, Mylau-Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und Düben, Kültzschau, Laussig b. Düben, Mönsdorf, Schiessplatz Jüterbog, Schwarzkollm, Tiefenbrunnen und Treuenbrietzen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt.

Der zu c) bezeichnete Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Leipzig, Dresd., Bayer. Bhf. und Vieh- und Schlachthof, Grossharthau und Schwarzenberg der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Mylau-Bahnhof, Mylau-Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) treten erst am Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Reichenbach i. V. — Mylau in Kraft, welcher besonders veröffentlicht werden wird.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
515	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sägebleche	Frojach-Katschthal	Unzmarkt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif der Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf			Bei Aufgabe von mindestens 50 Schmalspurwagen bis 31. December 1895 20% Bei Aufgabe von mindestens 100 Schmalspurwagen bis 31. December 1895 25%	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Orig.-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
516	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Pflüge, eiserne	Raudnitz	Granica trs., bezw. Szczakowa trs. (für Russland)	Aufgabe von: a) Mengen unter 5000 kg, b) mindestens 5000 kg, c) „ 10000 kg } für einen Frachtbrief und Wagen, bezw. Zahlung der Fracht für diese Menge. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr mit Granica trs., bezw. Szczakowa trs. bestehenden, das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenz-Verkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 201 Heller b) 165 „ c) 142 „		Im Kartirungswege		
517	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebraunt oder gemahlen, zu Düngezwecken, des Ausnahmetarifes Nr. 53	Gogolin (Direct.-Bez. Breslau)	verschiedenen österr. Stationen	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Ab 1. April bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890				Im Rückvergütungswege	Die Höhe der Frachtsätze, sowie die zu erfüllenden Bedingungen sind im Tarif-Nachtrag XI, sub 11, Seite 13, enthalten	
518	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn		Regiegüter der k. und k. Bosnabahn	Auf sämmtlichen Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn			Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.	Verschieden	Eilgut-, resp. Frachtsätze laut Gebührentarif für Militärgüter, giltig vom 1. November 1892	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die k. und k. Bosnabahn als Aufgeberin, bezw. Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
519	Böhmischen Nordbahn		Braunkohle	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen	Rumburg, Schönlinde, Kreibitz-Teichstatt, Schönfeld	Aufrechthaltung der für den Transport von Kohlen bestehenden allgemeinen Bestimmungen: directe Expedition auf Grund des Tarifes vom 1. Juli 1894	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den inländischen Kohlen-Verkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. Juli 1894	Diverse	59*) Heller excl. der Schleppbahngebühren	Diverse	Im Rückvergütungswege an die Empfänger beim Bezug der Sendungen		*) Insoferne sich der directe Tarif excl. der Schleppbahngebühren nach den betreffenden Empfangsstationen höher stellt
520	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz	Kalkstaub und Kalk, gebrannt	Zawratetz-Třemošnitz	Leschtina	Aufrechthaltung der für Güter der Classe C giltigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	14·1 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
					Die sub Position 8, Seite 4, der „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der k. k. priv. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen", giltig vom 1. Jänner 1895, eingeführten Frachtsätze für Kalk, gebrannt, von Zawratetz-Třemošnitz nach diversen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn gelten unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch für Kalkstaub.									
521	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, auch Briquetts	Trifail	Csakathurn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	68 Heller inclus. ungar. Steuer	58 Heller inclus. ungar. Steuer	10 Heller	Im Kartirungswege		
522	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Schwefelkies	Triest S.B. und -Freihafen S.B. Fiume	Schönweid (Chemische Fabrik)	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif besteht nicht		180 202 Heller inclusive Mgb. (bezw. incl. Steuer)		Im Kartirungswege		
523	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lebensmittel in vollen Wagenladungen	Italien	Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England	Nach den mit 1. April 1895 in Kraft tretenden Ausnahmetarifen für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England werden für den ausseritalienischen Durchlauf Seitens der österreichischen und schweizerischen Transitbahnen **bei Aufgabe von jährlich 2500 Wagenladungen nach Deutschland, bezw. von jährlich 300 Wagenladungen nach Belgien und den Niederlanden, bezw. von jährlich 1000 Wagenladungen nach England besondere Ermässigungen** gewährt. Bei jeder Wagenladung muss die Fracht für mindestens 10 Tonnen (10000 kg) bezahlt werden. Die betreffenden Frachtsätze sind aus den vorbezeichneten Ausnahmetarifen zu entnehmen und werden nach vorheriger mit der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg zu treffender Vereinbarung im Rückvergütungswege gewährt. Bei Abschluss eines Vertrages auf 2500 Wagen nach Deutschland werden in vorstehende Menge von 2500 Wagen jährlich auch diejenigen Sendungen eingerechnet, welche Seitens der vertragschliessenden Firma zufolge besonderer Verträge nach Belgien und den Niederlanden, bezw. nach England via Gotthard und Brenner aufgeliefert werden.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
524	Südbahn-Gesellschaft		Mais	Triest S.B., Triest Freihafen S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 20000 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Sendungen müssen per mare in Triest oder Fiume anlangen und mit directen Frachtbriefen nach Wien (Matzleinsdorf) zur Aufgabe gebracht werden	Bis Ende December 1895	Bestehender ermässigter Kartirungssatz	160 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	140 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbriefe, denen zum Nachweise über die erfolgte Zufuhr per mare die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, bezw. dem kgl. ungar. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificate beizugeben sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
525	Südbahn-Gesellschaft		Mais	Triest S.B., Triest-Freihafen S.B. und Fiume	Den Stationen der Linie Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Spital a. S. incl., ferner nach Laxenburg und nach den Stationen der Wien - Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif Wien - Triest und Fiume vom 1. September 1892	Verschieden	160 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Nach Mürzzuschlag und den südlich von Mürzzuschlag gelegenen Stationen					140 Heller*)				
				und vice versa						bezw. incl. ungar. Steuer				*) Insoweit sich die normale Tarifberechnung nicht ohnehin billiger stellt
526	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten		Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
				Batajnica					287	253	34			
				Beska					262	247	15			
				India					259	241	18			
				Karlocza					264	239	25			
				Kiszács					297	257	40			
				Kukujevci-Erdövég					239	231	8			
				Martinczi					245	225	20			
				Mitrovicz					248	207	41			
				Mitrovicz-Szávápart					248	207	41			
				Ó-Kér					299	263	36			
				Ó-Pázua					285	241	44			
				Pétervárad					291	239	52			
				Putinci					257	231	26			
				Ruma					251	225	26			
				Sid					236	235	1			
				Uj-Pázua					260	247	13			
				Ujvidék					267	239	28			
				Vogány					273	221	52			
				Zenta				Localtarife, bezw.	320·4	243	77·4			Hiedurch wird die im Vrdgs-Bl. Nr. 149 ex 1894, P. 2803, verlautbarte Begünstigung rücksichtlich der vorstehenden Artikel gegenstandslos
									incl. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
527	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellsch.	Zucker der Classe II	Brünn Nord- od. Staatsbahnhof	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 56·6	kr. 55·0	kr. 1·6	Im Kartirungswege		
				Bedihošt	Wien Nordbahnhof				66·7	62·0	4·7			
				Bisenz-Pisek					53·8	53·0	0·8			
				Chropin					63·7	60·0	3·7			
				Chybi					82·0	73·5	8·5			
				Hradisch					55·7	54·0	1·7			
				Hullein					60·4	57·5	2·9			
				Kojetein					62·9	59·5	3·4			
				Leipnik					64·9	61·0	3·9			
				Mähr.-Ostrau					75·2	68·5	6·7			
				Olmütz					65·9	61·5	4·4			
				Prerau					62·6	59·0	3·6			
				Rohrbach-Seelowitz					53·9	53·0	0·9			
				Troppau					78·7	71·0	7·7			
				Bedihošt	Wien Nordbahn (Donauuferbahnhof)				68·7	64·0	4·7			
				Bisenz-Pisek					55·8	55·0	0·8			
				Brünn K.F.N.B.					58·6	57·0	1·6			
				Chropin					65·7	62·0	3·7			
				Chybi					84·0	75·5	8·5			
				Hradisch					57·7	56·0	1·7			
				Hullein					62·4	59·5	2·9			
				Kojetein					64·9	61·5	3·4			
				Leipnik					66·9	63·0	3·9			
				Mähr.-Ostrau					77·2	70·5	6·7			
				Olmütz					67·9	63·5	4·4			
				Prerau					64·6	61·0	3·6			
				Rohrbach-Seelowitz					55·9	55·0	0·9			
				Troppau					80·7	73·0	7·7			
				Bedihošt	Floridsdorf-Donaufeld				74·7	70·0	4·7			
				Bisenz-Pisek					61·8	61·0	0·8			
				Brünn K.F.N.B.					64·6	63·0	1·6			
				Chropin					71·7	68·0	3·7			
				Chybi					90·0	81·5	8·5			
				Hradisch					63·7	62·0	1·7			
				Hullein					68·4	65·5	2·9			
				Kojetein					70·9	67·5	3·4			
				Leipnik					72·9	69·0	3·9			
				Mähr.-Ostrau					83·2	76·5	6·7			
				Olmütz					73·9	69·5	4·4			
				Prerau					70·6	67·0	3·6			
				Rohrbach-Seelowitz					61·9	61·0	0·9			
				Troppau					86·7	79·0	7·7			
528	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Flachsspinnerei-Abfälle	Chotzen via Tyništ	Solnitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	27·3 kr.		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
529	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Dreiachsige Personenwagen I./II. Classe (auf eigenen Rädern laufend)	Prag-Hrahovka (St.E.G.) transit	Brünn (St.E.G.)	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen — auf eigenen Rädern laufend — bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	79·4 kr.	65·5 kr.	13·9 kr.	Im Kartirungswege		Auf den bezüglichen Frachtdocumenten muss die Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder eine Dienststelle dieser Verwaltung als Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
530	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl der Pos. E—6 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Rokycan		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn die Sendungen mit mehreren, von einem Absender an verschiedene Empfänger nach einer und derselben Bestimmungsstation adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden
					Budweis				49·6	47·7	1·9			
					Linz				73·6	71·7	1·9			
					Wels				76·6	74·7	1·9			
					Wien K.F.J.B.				84·6	82·7	1·9			
531	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine der Pos. S—58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Pressbaum	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut mittelst Turnuswagen, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	4 kr.	3·5 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
532	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Lukawetz a. S.	Hliboka transit für Nepolokoutz und westlich von Nepolokoutz gelegene Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Unterlassung jeder Achsverfrachtung von der Station Lukawetz a. S. nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf diese Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Stanislau einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	26 kr.	21 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		

533 — K.k.St.B.

Ergänzung

der in Nr. 147 dieses Blattes vom 22. December 1894 sub fortl. Nr. 2593 enthaltenen Publication.

In der Rubrik „für die Transportstrecke nach" ist nach „Hatna" einzuschalten: „transit für Sendungen mit directen Frachtbriefen nach **nordwestlich** von Hatna gelegenen Stationen".

534 — K.k.St.B.

Ergänzung

der in Nr. 6 dieses Blattes vom 12. Jänner 1895 sub fortlaufender Nummer 147 enthaltenen Publication.

In der Rubrik „für Artikel" ist nach „Schotter" einzuschalten: „und Kalkbruchsteine".

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
535	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Baumwolle, rohe	Triest S.B.	Rozsohegy	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ungar.-Adriatischen Verbandtarifes Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1895	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	310 Heller pro 100 kg inclus. Mgb. und ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
536	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Baumaterialien	Auf den Strecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Der Bergbau-Unternehmung „Venns-Tiefbau“ in Brüx wurde für Baumaterialien zum Baue einer Schachtanlage bei Brüx die im Ausnahmetarife XV (Localgütertarif Theil II der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1894) festgesetzte Frachtbegünstigung bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1895 bewilligt. Von der Bedingung eines Durchlaufes von mindestens 40 km wurde abgesehen.								
537	B.N.B.	Für die zum Bau eines Fabriks-Etablissements in Böhm.-Kamnitz dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhm. Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Böhm.-Kamnitz zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.												

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 145 ex 1894	2473	Oesterr. Nordwestbahn und im Namen der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Für Güter aller Art	Für den Verkehr zwischen Humpoletz, bezw. Heraletz-Pollerskirchen einerseits und Caslau, Iglau, Kolin, Lieben, Prag, Swětla, Tetschen und Wien andererseits		Werden mit 31. März 1895 ausser Kraft gesetzt

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft, Wien.

Centralbureau: IX., Sobieskigasse 20
Stadtbureau: I., Wallfischgasse 15 (ab 15. März 1895).
Spedition, Commission, Incasso. Internationale Transporte.
Grösster Zustreifdienst Wiens.
Patent-Möbelwagen. Fuhrwerke aller Art.
Elektrisch beleuchtete Lagerhäuser für Mobilien aller Art.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 13.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257.	BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Emil Freiheim

k. k. Postmeister
Speditions-, Grossfuhrwerk-, Möbeltransport- und Verpackungs-Geschäft
Mitglied des internationalen Möbeltransport-Verbandes.
Aerarischer Locofuhren- und städtischer Vorspann-Contrahent.
Möbeldepots und Erstes Grazer Möbelheim im eigenen Hause
GRAZ, Gleisdorfergasse Nr. 10 (Brandhof).
Telephon Nr. 516. Geschäftsgründung 1809.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft.
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

K. k. Lagerhäuser in Triest.

Specialtarife

für

Lagerzins per 100 kg und Woche

I. **Baumwolle** und **Jute** in gepressten Ballen
Farbhölzer in Blöcken
Kolophonium
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . $^1/_2$ kr.

II. **Wein** in Fässern
in Partien von mindestens 100 Metercentner . . $1^1/_2$ kr.

III. **Kaffee**, **Pfeffer**, **Piment**, **Rosinen**, **Korinthen**, **Feigen** (ausschliesslich Fabriksfeigen), **Mandeln**
in Partien von mindestens 100 Metercentner . . $1^1/_2$ kr.

IV. **Fabriksfeigen**
Johannisbrod in Säcken
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . 1 kr.

V. **Haselnüsse**, geschält, in Säcken
in Partien von mindestens 500 Metercentner . . $1^1/_2$ kr.

Lagerzinsfreiheit.

A) **Zucker**, raffinirt, in Säcken, Fässern und Kisten zum Export, dann **Wein** in Fässern, in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine zweiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

B) **Roh- und Sandzucker**, **Hülsenfrüchte**, **Mehl**, **Pflaumen** } zum Export
in Partien von mindestens 500 Metercentner,
Mineralwässer zum Export
in Partien von mindestens 100 Metercentner, geniessen eine dreiwöchentliche Lagerzinsfreiheit.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 21. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1895, Z. 14.219, an die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, betreffend die Ertheilung einer allgemeinen Ermächtigung zur Uebernahme des Transportes auch jener explosiven Gegenstände (insbesondere rauchschwacher Pulversorten ausländischen Ursprunges), welche zum Eisenbahntransporte noch nicht besonders zugelassen sind.

In der letzten Zeit sind vielfach Einschreiten um die Bewilligung zur Ein- oder Durchfuhr explosiver Gegenstände (insbesondere rauchschwacher Pulversorten ausländischen Ursprunges) vorgekommen, welche zum Eisenbahntransporte nicht besonders zugelassen sind. Die Bahnverwaltungen und gegebenen Falls auch die Dampfschiffahrts-Unternehmungen mussten daher, obgleich die Versender die monopolsbehördliche und polizeiliche Bewilligung zur Ein- oder Durchfuhr bereits in Händen hatten, fallweise zur Uebernahme dieser Transporte besonders ermächtigt und angewiesen werden.

Zur Vereinfachung dieses Vorganges, welcher mitunter zur Folge hatte, dass eine bereits in der Grenzstation eingelangte Sendung in Folge verspäteter Erwirkung der Transportbewilligung Seitens der Partei von den inländischen Bahnen nicht sofort übernommen werden durfte, wird die geehrte Verwaltung allgemein ermächtigt, bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, welche Vorschriften sinngemäss ihre Anwendung auch auf den Schiffsverkehr finden, auch jene explosiven Gegenstände (insbesondere rauchschwache Schiesspulversorten ausländischen Ursprunges), welche zum Eisenbahntransporte bisher noch nicht besonders zugelassen sind oder bezüglich derer eine allgemeine ministerielle Transportbewilligung noch nicht erflossen ist, in der Ein- und Durchfuhr zum Transporte innerhalb des österreichischen Staatsgebietes dann zu übernehmen, wenn dem Frachtbriefe über derartige Sendungen der Geleitschein und die behördliche Ein- oder Durchfuhrsbewilligung, welche auch Bestimmungen über die Art der Verpackung zu enthalten hat, im Original oder in beglaubigter Abschrift beigegeben werden.

Die vorstehende Verfügung ergeht im Einvernehmen mit dem Herrn kgl. ungarischen Handelsminister, welcher gleichzeitig eine analoge Anordnung für die Transportanstalten der Länder der ungarischen Krone trifft, und hat mit 15. April 1895 in Wirksamkeit zu treten.

Gleichzeitig wird die Verwaltung der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eingeladen, um die Erlangung einer gleichen generellen Ermächtigung für die ungarischen Schiffsstrecken beim kgl. ungarischen Handelsministerium einzuschreiten.

Wien, am 12. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 2. März 1895, Z. 4514/G.-I., an die Verwaltungen mehrerer Localbahnen, betreffend die Vorlage der Personalausweise.

Die hieramtlichen Erlässe vom 2. Jänner, 3. Februar, 23. Mai 1875, Z. 12.146 ex 1874 und Z. 1362/II ex 1875 (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5, bezw. 16 und Nr. 61 ex 1875), dann vom 31. December 1877 und vom 7. Jänner 1878, Z. 15.201/V ex 1877 (kundgemacht im Centralblatte für

Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 2, bezw. Nr. 6 ex 1878), und vom 4. October 1890, Z. 95/V Präs. (kundgemacht im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 121 ex 1890), mittelst welchen die periodische Vorlage des „Status der Beamten und Diener“, sowie des „Personalveränderungsausweises“ vorgeschrieben wurde, werden der geehrten Verwaltung mit der Einladung in Erinnerung gebracht, diese bereits am 15. Jänner 1895 fällig gewesenen, bisher jedoch noch ausständigen Ausweise für das Jahr 1894, beziehungsweise das IV. Quartal 1894 umgehend anher in Vorlage zu bringen.

Wien, am 2. März 1895. Carl Wurmb m. p.

Wiederertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Flügelbahn von der Station Brandl, eventuell Gablonz der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald über Reinowitz nach Johannesberg.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn mit dem Erlasse vom 5. April 1890, Z. 10.652 (Verordnungs-Blatt Nr. 44 vom 17. April 1890), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Flügelbahn von der Station Brandl, eventuell Gablonz der Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald über Reinowitz nach Johannesberg auf die Dauer von sechs Monaten wieder ertheilt.

Wien, am 7. Februar 1895. Z. 7549.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Donau-Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsgebahrung im Jahre 1893.

I.

Die Donau-Regulirung-Commission hat in Gemässheit des Artikels VIII ihres Statutes vom 7. October 1882 den drei Curien, aus deren Vertretern sie gebildet ist, dem Staate, dem Lande Niederösterreich und der Gemeinde Wien, alljährlich einen Bericht über ihre Bauthätigkeit wie über die Gebahrung mit dem Donau-Regulirungsfonde zu erstatten. Der demgemäss über das Jahr 1893 vorgelegte Bericht befasst sich zunächst mit den ausgeführten Arbeiten, die er in derselben Reihenfolge, welche in den Vorjahren eingehalten wurde, darstellt, nämlich nach den drei Stromstrecken Ispermündung—Nussdorf, Nussdorf—Albern und Albern—Theben.

Baustrecke Ispermündung—Nussdorf (128 km).

I. Erhaltungsbauten. An solchen wurden ausgeführt: Ausbesserung der Eisschäden zwischen Isper und Schönbichl und zwischen Schönbichl und Dürnstein; Reparaturen in der Tarifstrecke II und am Kremser Inundationsdamm; Beseitigungen der Eisschäden in den Tarifstrecken III, IV, V und VI, sowie der Hochwasserschäden in der Tarifstrecke V; die Versicherung des Bruchufers am unteren Mühlhaufen; die Ausbesserung der Eisschäden in der Tarifstrecke VII; die Wurf-Consolidirung in der Tarifstrecke VIII von Greifenstein aufwärts; die Verbauung des Durchrisses im Rolsaumleitwerke; die Reparatur der Eisschäden in der Tarifstrecke IX; Baggerungen an der Einmündung des Wiener Donau-Canales bei Nussdorf und die Reparatur des Ufereinrisses unterhalb der Donau-Uferbahn bei Nussdorf. Ausserdem wurden die Geländer der Spitz-Greiner Bezirksstrasse in Stand gehalten, verschiedene die Schiffahrt hindernde Kugeln und Felsen aus dem Strombette entfernt, der Steinabraum von der Lehne des Leopoldsberges besorgt und mehrfache Rechenbaggerarbeiten durch die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zur Ausführung gebracht.

II. An Neubauten sind zu erwähnen: Die Herstellung des Leitwerkes sammt Traverse bei Klein-Pöchlarn; die Consolidirung und Verlängerung des Grundwurfes am Rührsdorfer Leitwerke; die Herstellung eines Abschlussbaues bei der Rossatzer Mühlau; die Zuschüttung der Förthofer Lacke bei Stein; die Herstellung des Leitwerkes Renning-Goldwascherhaufen; die Verbauung des Einrisses am unteren Mühlhaufen; die Erhöhung des Abschlussbaues bei Zeiselmauer; die Herstellung eines Theiles des linken Ufers bei der Klosterneuburger Canaleinmündung; die Verbauung des Kritzendorfer Gschirrwassers; die Reconstruction des Mühl- und Hubertusdammes; die Ausführung einer Traverse beim Kuchelauer Leitwerke; die Fortsetzung des Leitwerkes und der Cunette am Langenhaufen; die Herstellung einer Holzbrücke bei Klein-Pöchlarn und die Schutzbauten am linksseitigen Donauufer von der Kreuzung der Horner Reichsstrasse mit der Nordwestbahn oberhalb Stockerau bis zum Donaugraben.

Das Leitwerk bei Klein-Pöchlarn, für welches im Jahre 1892 ein Theil des Grundwurfes in einer Länge von 150 m hergestellt wurde, kam im Gegenstandsjahre zum vollständigen Ausbaue. Dasselbe ermöglicht die Anlage einer fliegenden Brücke zwischen der Stadt Pöchlarn und Klein-Pöchlarn, deren Herstellung von den Bewohnern dieser Orte seit Jahren angestrebt wurde.

Durch den Abschlussbau bei der Rossatzer Mühlau soll das Weiterbrechen der durch den Eisgang im Frühjahr 1893 stark beschädigten Ufer hintangehalten werden und andererseits auch der nöthige Treppelweg hergestellt werden.

Die „Förthoflacke“ genannte abgebaute Bucht oberhalb der Ausmündung des Reisperbaches bei Stein, in welche sich der Förthofbach, sowie einige Canäle ergossen, bildete eine stagnirende, zu manchen Klagen Anlass gebende Wasserlacke. Durch die Zuschüttung des unteren Theiles derselben wurde überdies das für die Rampenanlage der neuen Steiner Donaubrücke nothwendige Planum geschaffen. Durch Einlegung eines Betonrohres in das Förthofer Leitwerk wurde ferner für eine ausreichende Wassercommunication in dem oberen, nicht verschütteten Theile der Lacke Sorge getragen.

In der Strecke km 26—26·5 am rechten Ufer bei Zeiselmauer befand sich der Abschlussbau eines alten Stromarmes, dessen Krone um mehr als 1 m tiefer als die des anstossenden Treppelweges lag. Bei höherem Wasserstande trat daher eine Ueberrinnung des rechten Ufers ein, welche nicht nur den Verkehr mit der dortigen

Schiffmühle, sondern auch den Gegenzug wesentlich erschwerte. Durch Hebung der Krone dieses alten Baues auf die normale Uferhöhe wurde der erwähnte Uebelstand beseitigt.

Der Donaugraben-Mühl- und Hubertusdamm wurde im Frühjahr 1893 vollendet und ist dermalen durchwegs auf eine Höhe von 6·3 m ober Null gebracht, so dass jedem Hochwasser mit Beruhigung entgegengesehen werden kann.

Das im Jahre 1892 begonnene Leitwerk am Langenhaufen wurde im Berichtsjahre vollendet und in dasselbe ein Ausstreifplatz eingebaut.

Zum Schutze des landseits des Nordwestbahndammes gelegenen Flachlandes vom westlichen Ende der Stadt Stockerau bis zum Donaugraben vor Ueberschwemmungen wurden eine Reihe von Bauten ausgeführt, und zwar eine Verstärkung des Eisenbahndammes in der Länge von 14.420 m durch Anschüttung in der Weise, dass derselbe in den verschiedenen Höhen über dem Nullwasserstande der Donau auf die gleiche Breite wie die von der Donau-Regulirungs-Commission bei und unterhalb Wiens gebauten Inundationsdämme gebracht wurde. Oberhalb der Bahnstation Stockerau wurde die Verstärkung in der Länge von 97 m abgepflastert und 31 Currentmeter Steinwurf hergestellt. Weiters wurden längs des Senningbaches und des Rohrbaches Rückstaudämme aufgeführt, die sich einerseits an den Eisenbahndamm, andererseits an die das Niveau der Hochwässer überragende Prager Reichsstrasse anschliessen und, soweit nothwendig, auch oberhalb dieser Strasse fortgesetzt wurden. Der rechtsseitige Senningbachdamm ist 1274 m lang und auf zwei Strecken von zusammen 270 m beiderseits, auf 42 m einseitig mit Trockenpflaster versehen; der linksseitige Senningbachdamm hat eine Länge von 1205 m und ist nächst dem Bahndamme auf 30 Currentmeter beiderseits trocken gepflastert, überdies mit einer 40 m langen Trockenmauer gesichert. Zur Vervollständigung des Hochwasserabschlusses beim Senningbache wurden nächst der Prager Reichsstrasse 16·2 Currentmeter Trennungsmauer und 90 Currentmeter Erddamm zwischen dem Mühlcanale und Fehlbache, eine 42·6 m lange Gartenmauer (als Ersatz eines Schutzdammes), eine 51 m lange Auspflasterung des Mühlcanales, sowie zwei gemauerte Siele hergestellt. Der rechtsseitige Rohrbachdamm ist 663 m, der linksseitige 439 m lang. Beide Dämme sind nächst dem Bahnkörper auf eine Länge von je 30 m versichert; in den rechtsseitigen wurde ein 60 cm weites, 15 cm langes eisernes Rohrsiel eingebaut. Anschliessend an den Eisenbahndurchlass wurde eine gemauerte, mit Beton fundirte, 1 m weite Schleuse mit eiserner Schütze hergestellt.

Nebst den Erhaltungsbauten wurde auch die Kilometrirung des Donaustromes durchgeführt. Der durch den Stefansthurm durchgehende Meridian, welcher 90 m oberhalb der Kronprinz Rudolf-Brücke liegt, wurde als Kilometer 0 bezeichnet und von demselben aus die Kilometrirung stromauf- und stromabwärts vorgenommen. Als Kilometerzeichen sind an beiden Ufern weiss getünchte Säulen aufgestellt, an denen Blechtafeln mit der weiss auf schwarzem Grunde in arabischen Ziffern angeschriebenen Kilometerzahl angebracht wurden. An jenen Stellen, wo die Ufer des regulirten Stromes bereits festgelegt sind, wurden die Kilometer ausser an den Säulen noch durch in den Grat versetzte, die jeweilige Kilometerzahl tragende Steine markirt.

Baustrecke Nussdorf—Albern (14 km).

I. An Erhaltungsbauten kamen zur Ausführung: Im Donau-Durchstiche die Ausbesserung der Eisschäden oberhalb der Reichsbrücke am linken Durchstichufer und von der Kronprinz Rudolf-Brücke bis zum Durchstichende; die Herstellung einer Bagger-Cunette am rechten Ufer von der Militär-Badeanstalt bis zur Stadlauerbrücke; Baggerungen oberhalb der Reichsbrücke zur Entfernung der die Schiffahrt sehr beeinträchtigenden Schotterbank nächst den am rechten Ufer gelegenen Landungsplätzen und eine Geländerherstellung in der Freudenau. Im Wiener Donaucanale: Reparaturen in den drei Strecken Nussdorf—Döblingbach, Döblingbach—Sofienbrücke und Sofienbrücke—Canalende, ferner eine Erhöhung und Verstärkung des Dammes am linken Canalufer. Ausserdem wurde ein Strassengeländer in der Freudenau hergestellt, die rechtsseitige Rampe der Kaiser-Franz Josef-Brücke reparirt und zwischen verschiedenen Baugruppen der Strassengrund angeschüttet.

II. Die Neubauten betreffend, wurde die Erhöhung und Verstärkung des Inundationsdammes am linken Ufer von der Stadlauer Eisenbahnbrücke bis zum Rettungshügel in der Lobau fortgesetzt. Die im Baujahre 1892 in Angriff genommene landseitige Berme wurde auf die projectirte Höhe gebracht und die Dammkrone theilweise auf 6·3 m ober Null gehoben. Die vollständige Fertigstellung der Arbeiten blieb dem Jahre 1894 vorbehalten. Die Reconstruction des Freudenauer Rückstaudammes, welche bereits im Herbste 1892 begonnen wurde, gelangte im Baujahre zur Vollendung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Skutsch-Polička. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Wenzel Hübsch und Josef Thanabauer in Vertretung der königl. Leibgedingstadt Polička innerhalb der Ringmauern vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Skutsch der Oesterr. Nordwestbahn nach Polička die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 27. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [13. März, H.-M.-Z. 14.128.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Brünn: Umwandlung eines Handschrankens in einen Zugschranken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung des Handschrankens in km 80·9946 der Strecke Bernhardsthal — Lundenburg in einen Zugschranken für den 29. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 5146.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Geleisevermehrung in den Stationen Maria-Lanzendorf und Wien.) In den Stationen Maria-Lanzendorf und Wien wurde eine Vermehrung der Geleise vorgenommen. [23. Februar, Z. 5004.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat für das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project, betreffend Vergrösserung der Güterschuppen in den Stationen Gablonz-Brandl und Maffersdorf a. N. den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 14.623.]

Elektrische Strassenbahn in Czernowitz. (Bauconsensertheilung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des vom Magistrate der Landeshauptstadt Czernowitz vorgelegten Projectes der Errichtung einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Stadtgebiete von Czernowitz wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Landesregierung in Czernowitz ertheilt. [H.-M.-Z. 7995.]

Neue Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseänderungen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung, betreffend Geleiseänderungen der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auf der Gürtellinie, sowie auf der Strecke Sternwartestrasse—Nussdorf behufs Durchführung von Materialtransporten für den Stadtbahnbau auf den 21. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 4913.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 12. December 1894 fand die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Güter-Eilzugslocomotive mit Schlepptender anstandslos statt. Die Locomotive ist nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März 1893, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen gebaut und mit der Inventarsnummer 5926, Serie III/c, der Fabrikationsnummer 926 versehen und wurde in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf im Jahre 1894 ausgeführt. Der Kessel dieser Locomotive wurde der gesetzlichen Probe unterzogen und hat dieselbe laut Certificat anstandslos bestanden. Die Spurweite der Locomotive, deren Totalgewicht 42 Tonnen beträgt, ist die normale. Die Probefahrt fand auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt, und wurde bei derselben eine maximale Geschwindigkeit von 60 km und eine durchschnittliche von 41 km per Stunde constatirt. Da die Maschine selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen vollkommen ruhigen und sicheren Gang bewahrte und die technisch-polizeiliche Prüfung ein in jeder Richtung befriedigendes Resultat ergab, wurde die Maschine dem öffentlichen Zugförderungsdienste der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 9546.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Zalaer Localbahnen. (Ausführungsbeschluss.) Die Münchener Localbahn-Baugesellschaft (früher Krauss & Comp.), welche die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen finanzirte und erbaute, ist im Einvernehmen mit den Interessenten des Comitates Zala, unter gleichzeitigem Erlag der vorgeschriebenen Caution, beim kgl. ungarischen Handelsministerium um Ertheilung der Bauconcession für die Theilstrecke Zala-Szent-Gróth, eventuell Tapolcza — Keszthely der projectirten Zalaer Localbahnen (vergleiche Verordnungs.-Blatt Nr. 71 und 124 ex 1894) eingeschritten. Die neu projectirte Linie findet in Keszthely Anschluss an die Linie Balaton-Szent-György—Keszthely und wird durch diese mit den Südbahnlinien Budapest—Balaton-Szent-György—Kanizsa—Pragerhof und Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb—Barcs verbunden werden. Nach Ausbau des in Verlängerung der gesellschaftlichen Linie Szombathely—Rum herzustellenden Zwischengliedes Rum—Zala-Szent-Gróth werden durch die combinirte Linie Barcs—Somogy-Szobb—Balaton-Szent-György—Keszthely—Zala-Szent-Gróth—Rum—Szombathely—Gyanafalva (Jennersdorf)—Fehring—Graz die Südbahnlinien Wien—Graz—Triest und (Wien—)Wr. Neustadt—Szombathely—Kanizsa am kürzesten Wege unter einander, und von Balaton-Szent-György aus sowohl in Somogy-Szobb mit der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Somogy-Szobb—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume, als auch von Somogy-Szobb aus mit der Linie Barcs—Pakracz-Lippik verbunden werden.

Boldvathalbahn, d. i. die Linie Torna - Edelény—Zolcza, eventuell Miskolcz. (Ausführungsbeschluss des Ausbaues der Flügelbahn Kassa-Torna.) Das Comitats-Municipium des Borsoder Comitates hat über Antrag des ständigen Eisenbahnausschusses als Beitrag zum Ausbau der Fortsetzung der Boldvathalbahn, d. i. der als Sackbahn endigenden Linie Kassa (Kaschau) — Torna, über Edelény bis zur Station Zolcza, eventuell Miskolcz zum Anschlusse an die Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa oder bis Sajó-Szent-Péter zum Anschlusse an die Linie Fülek—Miskolcz einen Beitrag von 25.000 fl. votirt. Da auch die Nachbar-Comitate Torna und Abauj sich zu Gunsten dieses Bahnbaues materiell betheiligen werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1894), ist der Ausbau dieser Linie nunmehr als gesichert zu betrachten, durch welche die Sackbahn Kassa-Torna in südwestlicher Richtung directen Anschluss an das mittelungarische Eisenbahnnetz erhalten wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Berenice" von Santos.) Dieser Dampfer von 1633 Tonnen Gehalt ist am 7. Februar nach 35tägiger Fahrt mit 1298 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,239.120 kg Kaffee (wovon 30.000 kg für Venedig, 6000 kg für Alexandrien); aus Rio de Janeiro 40.500 kg Kaffee; aus Bahia 18.000 kg Kaffee; aus Gibraltar 630 kg Wein. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,298.250 fl. ö. W.

Schiffahrtsverkehr in den deutschen Bodenseehäfen im Jahre 1893. Nach den vom kaiserl. deutschen statistischen Amt in Berlin herausgegebenen Publicationen gestaltete sich der Schiffahrtsverkehr in den deutschen Bodenseehäfen im Jahre 1893 folgendermassen: In Fischbach liefen ein 6 Segelschiffe, darunter 4 deutsche und 2 schweizerische, mit einer Tragfähigkeit von 245 t und einer Ladung von 107 t. Ausgelaufen sind aus diesem Hafen 6 Schiffe, 4 deutsche und 2 schweizerische, mit 245 t Tragfähigkeit und 20 t Ladung, ferners Flösse mit einem Gesammtbestande von 20 t Floss- und beigeladenem Holze. In Friedrichshafen Schloss kamen insgesammt 65 Schiffe, darunter 38 deutsche und 27 schweizerische, an. Unter diesen Schiffen waren 16 Personendampfer und 49 Segelschiffe mit einer Gesammttragfähigkeit von 1370 t und einer Ladung von 642 t. Ausgelaufen sind ebenfalls 65 Schiffe, 38 deutsche und 27 schweizerische, und der Gattung nach 16 Personendampfer und 49 Segler, letztere mit einer Gesammtladung von 4 t. In Friedrichshafen Ort betrug die Zahl der eingelaufenen Schiffe 8873, darunter 7198 Personendampfer, 1499 von Dampfern geschleppte Güterschiffe und Trajectkähne und 176 Segelschiffe. Der Flagge nach waren 5979 deutsche, 913 österreichische und 837 schweizerische Schiffe eingekommen. Der Heimatsstaat der 1088 Trajectkähne und 56 Schleppboote, welche in den Hafen einliefen, ist jedoch nicht nachgewiesen. Im Auslauf sind ebenfalls 8873 Schiffe, darunter 7198 Personendampfer, 1499 mit Dampfern geschleppte Güterschiffe und Trajectkähne und 176 Segler zu verzeichnen. Die Zahl der ausgelaufenen Trajectkähne betrug 1188, jene der ausgelaufenen Schleppschiffe 320. Der Nationalität nach waren — abgesehen von den nach dem Heimatsstaate nicht besonders ausgewiesenen 1508 Trajectkähnen und Schleppschiffen — unter den ausgelaufenen Fahrzeugen 5615 deutsche, 913 österreichische und 837 schweizerische. An Waaren wurden zugeführt 33,652 t, verladen 71.964 t. In Eriskirch kamen insgesammt 21 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 540 t und einer Gesammtladung von 165 t an, darunter 11 deutsche, 5 österreichische und 5 schweizerische Schiffe. Ausgelaufen sind 21 Segelboote, darunter 13 deutsche, 6 österreichische und 2 schweizerische mit 140 t Ladung. In Kressbronn belief sich die Zahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe auf je 3390, darunter 3263 Personendampfer, 84 Schleppschiffe und 43 Segelschiffe. Der Flagge nach waren 2725 deutsche, 657 österreichische und 4 schweizerische Fahrzeuge. Die Gesammtmenge der zugeführten Waaren betrug 147 t, jene der verschifften 250 t. In Lindau kamen 12.655 Schiffe an, darunter 9385 Personendampfer, 437 Schleppdampfer, 2465 Schlepp- und Trajectkähne und 368 Segelboote. Der Flagge nach wurden 7424 deutsche, 2202 österreichische und 3029 schweizerische Fahrzeuge gezählt. Ausgelaufen sind 12.637 Schiffe, und zwar 9346 Personendampfer, 464 Schleppdampfer, 2460 Schlepp- und Trajectkähne, 367 Segelboote. Unter diesen Fahrzeugen waren 7402 deutsche, 2199 österreichische und 3036 schweizerische. Angefahren wurden insgesammt 41.702 t, abgefahren 166.455 t. Unter den angefahrenen Gütern sind insbesondere zu nennen: 137 t Düngemittel aller Art, 485 t rohe Baumwolle, 479 t verarbeitetes Eisen aller Art, 3420 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 1056 t Flachs, Heede, Hanf und Werg, 199 t Hafer, 104 t Gerste, 108 t Kartoffeln, 2142 t frisches und getrocknetes Obst, 236 t Gemüse und Pflanzen, 438 t Häute, Leder, Felle und Pelzwerk, 489 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 131 t harte Schnittwaare, 271 t weiche Schnittwaare, 3740 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 350 t Holzwaaren und Möbel, 1445 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 156 t Branntwein, 1016 t Wein, 792 t Mehl und Mühlenfabrikate, 153 t Salz, 540 t fette Oele und Fette, 219 t Petroleum und andere Mineralöle, 4098 t Steine und Steinwaaren, 539 t Steinkohlen, 3848 t Theer, Pech, Harze aller Art und Asphalt, 1308 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 1060 t rohe Wolle. Verschifft wurden unter Anderem: 2426 t Düngemittel aller Art, 840 t rohe Baumwolle, 353 t Knochenkohle und Knochenmehl, 419 t verarbeitetes Eisen aller Art, 190 t Cement, Trass und Kalk, 698 t Erde, Lehm,

Sand, Kies und Kreide, 10.792 t Weizen und Spelz, 572 t Roggen, 11.263 t Hafer, 6270 t Gerste, 16.643 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 263 t Kartoffeln, 342 t frisches und getrocknetes Obst, 136 t Gemüse und Pflanzen, 2917 t Glas- und Glaswaaren, 1329 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 434 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 15.600 t harte Schnittwaare, 6914 t weiche Schnittwaare, 285 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 734 t Holzwaaren und Möbel, 2365 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 7736 t Bier, 416 t Branntwein, 864 t Wein, 3978 t Mehl und Mühlenfabrikate, 25.957 t Zucker, Melasse und Syrup, 1114 t Rohtabak, 133 t fette Oele und Fette, 846 t Petroleum und andere Mineralöle, 1533 t Steine und Steinwaaren, 9530 t Steinkohlen, 293 t Theer, Pech, Asphalt und Harze aller Art, 1238 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan. In Wasserburg stellte sich der Ein- wie der Auslauf der Schiffe auf 4352 Fahrzeuge, darunter 4114 Personendampfer, 216 mit Dampfern gebrachte, bezw. abgeschleppte Güterschiffe und 22 Segelschiffe. Unter diesen Schiffen waren 3290 deutsche, 1061 österreichische und 1 schweizerische. Zugebracht wurden 1037 t Güter, darunter 157 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 104 t Wein, 71 t Salz, 190 t Mauersteine. Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; abgefahren 1703 t, darunter 450 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 534 t frisches und getrocknetes Obst und 487 t Mehl und Mühlenfabrikate.

Verschiedene Mittheilungen.

Fahrbegünstigung für Staats- und Hofbedienstete. Der Verwaltungsrath der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hat beschlossen, jene Fahrpreis-Ermässigungen, welche die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 1. Jänner 1892 den k. k. Staats- und den k. und k. Hofbeamten gegen Vorweisung von Legitimationskarten gewährt, diesen Functionären auch auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. März 1895 unter den gleichen Modalitäten einzuräumen. Diese Begünstigung berechtigt den Legitimationsinhaber zu 60 Fahrten im Jahre, und zwar in der I. und II. Wagenclasse gegen Lösung ganzer Fahrkarten der nächst niederen Classe und in der III. Classe gegen Lösung halber Fahrkarten dieser Classe. Die von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jeweilig ausgefolgten Legitimationskarten werden auf Grund eines zwischen den beiden Verwaltungen abgeschlossenen Uebereinkommens vom 1. März auch auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn volle Giltigkeit besitzen und zur Beanspruchung der Fahrbegünstigung berechtigen. Das Ansuchen um Ausstellung der Fahrlegitimation ist an die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu richten. [27. Februar, Z. 8404.]

Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. (Hinausgabe eines Stationsverzeichnisses der am internationalen Verkehre betheiligten Bahnen in französischer Sprache.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat von der beabsichtigten Ausgabe eines Eisenbahn-Atlas (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46 ex 1894, Seite 837) vorläufig Umgang genommen, weil nach den eingelangten Antwortschreiben der diesfalls befragten Vertragsstaaten nur eine unzureichende Betheiligung an diesem Werke zu erwarten stand und das Centralamt ohne vorausgegangene Zusicherung einer angemessenen pecuniären Mithilfe an diese Arbeit nicht herantreten konnte, deren Kosten auch nach einem erheblich billigeren Offerte sich noch immer für 2000, 5000, bezw. 10.000 Exemplare auf 27.000, 38.000, bezw. 55.000 Frcs., d. i. auf 13·50, 7·60, bezw. 5·50 Frcs. per Exemplar stellen würden. Desgleichen hat das genannte Centralamt von der beabsichtigten Herausgabe des Stationsverzeichnisses in deutscher Sprache abgesehen, weil nach der fast übereinstimmenden Anschauung der Länder des deutschen Sprachgebietes die schon vorhandenen Behelfe, insbesondere das einschlägige Stationsverzeichniss von Dr. W. Koch, dessen Anschaffung auch in Hinkunft nicht leicht umgangen werden könnte, für das dienstliche Bedürfniss ausreichen. Dagegen wurde von Belgien, Frankreich und Italien das Project der Aufstellung eines Stationsverzeichnisses wohlwollend aufgenommen. Nachdem für diese Länder die Erstellung eines solchen bisher nicht vorhandenen Stationsverzeichnisses von grösserem Werth ist und nicht zu erwarten steht, dass von der Privatindustrie die dort bestehende Lücke ausgefüllt werde, hat das Centralamt beschlossen, das Stationsverzeichniss in der seinerzeit entworfenen Anordnung in französischer Sprache zur Ausgabe zu bringen. Der Preis dürfte den Betrag von 1 Frc. per Exemplar nicht übersteigen. Die österreichischen Bahnen wurden vom Handelsministerium eingeladen, einen eventuellen Bedarf an Exemplaren eines solchen französischen Stationsverzeichnisses dem Handelsministerium bekannt zu geben. [26. Februar, Z. 10.044.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 7. Februar wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Guido Freiherr von Clauer, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretär Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, die zweite ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6780 Actien mit 678 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1894 wurde einstimmig zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Bezüglich des im Jahre 1894 erzielten Reingewinnes von 75.266 fl. 40 kr. wurde beschlossen, eine Dividende von 5 pCt. = 50.000 fl. an die Actionäre zu vertheilen, sodann 10 pCt. = 2526 fl. 64 kr. dem Reservefonde zuzuwenden, ferner 5 pCt. = 1263 fl. 30 kr. als Tantième für den Verwaltungsrath und 2 pCt. = 505 fl. 32 kr. als Tantième für die Direction und die gesellschaftlichen Beamten zu vertheilen, von dem erübrigenden Betrage per 20.971 fl. 14 kr. eine einpercentige Superdividende von 10.000 fl. zu zahlen und dem Reservefonde als ausserordentliche Dotation 4000 fl., sowie dem Pensionsfonde 3000 fl. zuzuwenden, endlich den Restbetrag per 3971 fl. 14 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Revisoren wurden die bisherigen Functionäre wiedergewählt. In den Verwaltungsrath wurden die früher Cooptirten: Hofrath Johann Poschacher Edler von Arelshöh und Josef Simon, gewählt. Zum letzten Punkte der Tagesordnung wurde von der Generalversammlung beschlossen, das gesellschaftliche Actiencapital um 1 Million Gulden, also auf 2 Millionen Gulden zu erhöhen und die Statuten demgemäss abzuändern.

In der hierauf folgenden Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Guido Freiherr von Clauer zum Präsidenten und Johann Poschacher Edler von Arelshöh zum Vicepräsidenten gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 14. März herausgegebene XXXV. Stück enthält unter

Nr. 861: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 11. März 1895, Z. 24.905, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus dem Comitate und der Stadt Oedenburg (Sopron) nach Niederösterreich.

Nr. 862: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 10. März 1895, Z. 2801, betreffend Massregeln gegen die Maul- und Klauenseuche.

— (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 863: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 11. März 1895, Z. 2705, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Salzburg.

Nr. 864: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 11. März 1895, Z. 6914, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn.

Nr. 865: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. März 1895, Z. 2729, betreffend das vom kgl. bayerischen Staatsministerium des Innern am 6. März 1895, Z. 4290, erlassene Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach Bayern.

Nr. 866: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 12. Februar 1895, ad Z. 2578, betreffend die Festsetzung der Controltermine bei der Eintrittsstation Schwarzach, kgl. Bezirksamt Neunburg v. W., für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 16. März herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 867: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. März 1895, Z. 4441, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Schlesien.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 18. März herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 868: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 14. März 1895, Z. 24.003, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 869: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 15. März 1895, Z. 26.460, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus den Comitaten Eisenburg in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 870: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 15. März 1895, Z. 3076, betreffend die Einfuhr von Rindern aus Ungarn nach Kärnten.

Nr. 871: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. März 1895, Z. 4721, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Breslau nach Schlesien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 8·95 km lange Strecke Reichenbach i/V. ob. Bahnhof—Mylau der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, welche im Monat März dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je 400 Kr. ö. W. fl. 4.—.

Ab 1. April:

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital ö. W. fl. 4.—.

Wiener Verkehrsanlagen-Commission. 4 pCt. Für je Kr. 200 Capital Kr. 4.—.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen ö. W. fl. 4.—.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 3.75 Silber. — $4^1/_2$ pCt. Prioritätsobligationen. Für je Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Emission 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1871 fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig) Für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1883 (steuerfrei). Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritätsobligationen Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn (Salzkammergut). 4 pCt. Prioritätsobligationen. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold. — 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1884. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritätsobligationen, Serie X, Frcs. 6.— Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen, I. Em. fl. 5.— Silber.

Verlosungen.

Am 2. Jänner:

Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Am 4. März:

Nagy-Karoly-Somkuter Localbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (verlost am 1. October 1894).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten und 4 pCt. Silberprioritäten (verlost am 1. October 1894).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885 (verlost am 1. October 1894).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. Obligationen (verlost am 2. Jänner).

Südbahn-Gesellschaft. Prioritäten der Serie X (verlost am 1. December 1894).

Conversion.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft emittirt auf Grund der Ermächtigung der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. November 1893 behufs freiwilliger Convertirung ihrer beiden fünfpercentigen Prioritätsanleihen, und zwar: a) der Anleihe de dato Wien, am 31. Mai 1873, im ursprünglichen Betrage von ö. W. fl. 15,000.000 in Silber, b) der Anleihe de dato Wien, am 23. December 1874, im ursprünglichen Betrage von ö. W. fl. 16,000.000 in Silber, dann der beiden von ihr zur Selbstzahlung übernommenen fünfpercentigen Prioritätsanlehen der ehemals bestandenen Brünn-Rossitzer Eisenbahn, und zwar: a) der Anleihe de dato Brünn, am 1. Jänner 1863, im ursprünglichen Betrage von ö. W. fl. 450.000 in Silber, b) der Anleihe de dato Wien, am 1. Juli 1872, im ursprünglichen Betrage ö. W. fl. 1,800.000 in Silber, sowie behufs Bedeckung der Investitionsauslagen und sonstiger Capitalsbedürfnisse eine neue dreipercentige Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von Mk. 100,000.000 deutscher Reichswährung, welche in auf den Ueberbringer lautenden, in 71 Jahren durch Verlosung rückzahlbaren Prioritäts-Partial-Schuldverschreibungen à Mk. 200, 1000, 2000 und 10.000 deutscher Reichswährung ausgefertigt und halbjährig, und zwar vom 1. November 1894 angefangen, verzinst wird. Die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist jedoch berechtigt, jederzeit auch einen grösseren als den tilgungsplanmässigen Betrag von Schuldverschreibungen zur Auslosung zu bringen oder auch die sämmtlichen jeweilig noch aushaftenden Schuldverschreibungen auf einmal zur Rückzahlung zu kündigen. Die Verzinsung und Rückzahlung erfolgt in Mark deutscher Reichswährung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug. Den Besitzern von Prioritätsobligationen der einzuziehenden vier Emissionen wird der Umtausch ihrer fünfpercentigen Obligationen gegen die neuen dreipercentigen Prioritätsobligationen in der Weise angeboten, dass dieselben für je fl. 100 Nominale fünfpercentiger Obligationen der Emissionen v. J. 1873 und v. J. 1874, mit Coupons per 1. Mai 1895, Mk. 262·50 Nominale der neuen dreipercentigen Obligationen, mit Coupons per 1. Mai 1895, für je fl. 100 Nominale fünfpercentiger Obligationen der ehemaligen Brünn-Rossitzer Eisenbahn der Emission v. J. 1863, mit Coupons per 1. Juli 1895, Mk. 227·50 Nominale der neuen dreipercentigen Obligationen, mit Coupons per 1. Mai 1895, und für je fl. 100 Nominale fünfpercentiger Obligationen der ehemaligen Brünn-Rossitzer Eisenbahn der Emission v. J. 1872, mit Coupons per 1. Juli 1895, Mk. 257·50 Nominale der neuen dreipercentigen Obligationen, mit Coupons per 1. Mai 1895, zu beziehen berechtigt sind, mit der Bestimmung, dass für den durch effective Stücke nicht ausgleichbaren Restbetrag das zum Course von Mk. 91 für je Mk. 100 Nominale dreipercentiger Prioritäten einschliesslich der laufenden Stückzinsen sich ergebende Aequivalent den Besitzern baar vergütet wird. Diejenigen Besitzer von fünfpercentigen Prioritätsobligationen, welche auf den angebotenen Umtausch einzugehen beabsichtigen, haben die umzutauschenden Obligationen bis inclusive Dienstag den 26. März l. J. anzumelden und zu erlegen, wobei zu bemerken ist, dass mit Ausnahme der Emission v. J. 1863 der ehemaligen Brünn-Rossitzer Eisenbahn die Conversion eine freiwillige ist.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1895 werden die sämmtlichen in den nachgenannten Tarifen für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband für die Stationen Aschaffenburg H.L.B. und Würzburg Bad. B. vorgesehenen Frachtsätze aufgehoben. Die Abfertigung des gesammten österreichisch-ungarischen Verkehres nach und von den Stationen Aschaffenburg und Würzburg erfolgt vom 1. Mai 1895 an ausschliesslich im Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande.

Die betreffenden Tarife sind:

1. Tarif, Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1895;
2. Tarif, Theil II, Heft Nr. 3, vom 1. Jänner 1895;
3. Ausnahmetarif für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. August 1894;
4. Ausnahmetarif für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894;
5. Ausnahmetarif für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1887 nebst Nachträgen;
6. Ausnahmetarif für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. October 1887 nebst Nachträgen;
7. Ausnahmetarif für Rindentransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1894 nebst Nachtrag I;
8. Ausnahmetarif für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894;
9. Ausnahmetarif für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894 nebst Nachträgen.

Wien, am 16. März 1895. [174]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. August 1894 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung neuer Stationen der kgl. Preuss. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif a) für Getreide etc. und in den Ausnahmetarif b) für Kleie etc.
2. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes b) für Kleie etc. im Verkehre mit Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
3. Zulassung der Reexpedition im Lagermagazine der Filiale der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Tarnopol.
4. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare des Tarifnachtrages können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 Heller oder 10 Pfennig per Stück bezogen werden.

Wien, am 17. März 1895. [175]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Einführung des Nachtrages V.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 tritt Nachtrag V zu dem vom 1. April 1892 ab giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. im obigen Verkehre in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ermässigte Frachtsätze für Sendungen nach einigen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn;
2. Einbeziehung der Station Dombovár der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen;
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen gratis erhältlich.

Budapest, am 16. März 1895. [176]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 5. April 1895 tritt an Stelle des im obbezeichneten Kohlenverkehre ab 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohle, Coaks und Briquetts von der Station Segen-Gottes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linie) ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und bei den Verbandsstationen zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Wien, am 19. März 1895. [177]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Eilenburg—Düben am 20. Februar sind die Stationen Düben, Laussig bei Düben und Mensdorf in den Tarif einbezogen worden.

Desgleichen wird mit Giltigkeit von einem späteren, noch bekannt zu machenden Eröffnungstage die an derselben Linie gelegene Station Kültzschau in den Tarif aufgenommen. Die Stationen haben sämmtlich die Befugnisse zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren, die Station Düben ausserdem noch die Befugniss zur Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen. Der Verkehr von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen vorgenannten Stationen ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Eilenburg zuzüglich nachstehender Entfernungen zu Grunde zu legen.

Von	Nach	km
Düben	Eilenburg	18
Kültzschau	dto.	3
Laussig b. Düben . .	dto.	12
Mensdorf	dto.	7

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
538	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel	Stationen der Strecken: Wien (Matzleinsdorf)—Wr.-Neustadt; Graz—Pragerhof—Steinbrück—Rann; Steinbrück—Laibach; Marburg—Villach und Pragerhof—Polstrau	Balaton-Szent György	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Localbahn Zala-Szent Grot—Balaton Szent-György bestimmt und an die Bauleitung dieser Localbahn adressirt sein. Für Stückgüter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	a) 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer; b) 0·40 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 36 h pro 100 kg incl. Mgb. und Transportsteuer mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge in beiden Fällen mindestens die nebig für Wagenladungsgüter fixirten Frachtsätze für jeden verwendeten Wagen eingehoben werden	Variabel	Im Kartirungswege		
						Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten				a) 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer; b) 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 18 Kronen pro Wagen à 10 t Ladegewicht incl. Expeditionsgebühr und Transportsteuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
539	**Südbahn-Gesellschaft**		Eier	Zagráb transit	Pöltschach	Die Sendungen müssen von Stationen der Strecke Zdencina bis Buccari proveniren. Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	137	117 (137 und 117: Heller inclus. ungar. Transportsteuer)	20 Heller	Im Kartirungswege		
540	**Oesterr. Nordwestbahn**		a) Maschinen der Classe 1 b) Maschinentheile der Classe A	Königgrätz	Libnowes	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	a) 31·0 kr. b) 26·2 kr.	a) 24 kr. b) 21 kr.	a) 7·0 kr. b) 5·2 kr.	Im Kartirungswege		
541	**Oesterr. Nordwestbahn**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Melasse und Osmosewasser im Caissonswagen	Peček Kauřim	Lieben Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 26 35		Im Kartirungswege		
542	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Den Umschlagsplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, giltigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der im Tarife im Abschnitte „III Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Documente	Die vollständigen auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. April 1895 in Kraft tretenden Nachtrag IV zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich enthalten
543	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Posit. H—20, 1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rzeszów	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	41 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
544	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes Nr. 4 des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina	oder nach Trzebinia, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	oder von einer der im Tarife, Theil II, Heft 1 vom 1. September 1892 für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina unter II. Ausnahmetarife in der Schnitt-Tafel I b mit Schnittfrachtsätzen für den Ausnahmetarif Nr. 4 enthaltenen deutschen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1892	Vom 1. April 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1892	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nebenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
545	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus der Pos. S. 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	a) Zawadow, bezw. von der Verladestelle zwischen Zawadów und Brzuchowice b) Rawa ruska	L e m b e r g	**Auflieferung eines Minimalquantums** **a) von 150 } Wagenladungen Bruchsteine** **b) von 200 }** Die Beförderung des zuerst genannten Quantums hat in ganzen Zügen zu erfolgen. Die Sendungen müssen zum Baue des II. Geleises von Lemberg nach Lemberg-Podzamcze bestimmt sein und daher mit Frachtbriefen, in welchen die Bauunternehmung als Empfängerin erscheint, zur Aufgabe gelangen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1895	L o c a l t a r i f			25% Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt B sub VI enthaltenen Frachtsätzen des Specialtarifes 3	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende August 1895 vorzulegen sind	
546	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, dann Schleifholz bis zu 6·3 m lang	Teschen transito (für Sendungen von Csacza, Kisutcza-Ujbely und Zsolna)	Friedek-Mistek transito (für Sendungen nach Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an die Cellulosefabrik in Rattimau adressirt sein und von selber bezogen werden	Bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	8·9 kr.	6·9 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Versandstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
547	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannter	Čižkovic	Bodenbach (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	20·3 kr.	12·7 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege		

Schnitt-Tafel I a

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif Nr. 4 a	4 b	4 c	4 d
	für 100 kg in Pfennig			
Trzebinia . .	21	17	17	17
Coursdifferenz	—	—	—	—

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zu der 37. ordentlichen Generalversammlung

der

stimmberechtigten Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
welche am **20. April 1895**, 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in **Teplitz** (Bahnhofgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

I. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1894.
II. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1894.
III. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1894 erzielten Reingewinnes.
IV. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1895.
V. Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes, ihn zu ermächtigen:
1. Die Concession zum Baue und Betriebe einer von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bei Settenz abzweigenden Localbahn nach Lobositz—Leitmeritz—Böhm.-Leipa—Reichenberg (mit einer Flügelbahn zur Station Teplitz-Waldthor der Staatsbahnlinie Dux—Bodenbach und einer Schleppbahn von Lobositz zur Elbe) unter den von ihr mit der hohen Regierung zu vereinbarenden Bedingungen für die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben;
2. Im Falle der Erwerbung dieser Concession
a) die dadurch allenfalls nothwendig gewordenen Aenderungen der Gesellschaftsstatuten vorzunehmen und deren Wortlaut festzustellen;
b) zur Beschaffung der zum Baue und zur Ausrüstung dieser Localbahn, ferner zur Deckung der bereits gemachten und für die derzeit bestehenden Eisenbahnlinien der Gesellschaft noch zu leistenden Investitionen und eventuell auch zum Zwecke der Einziehung der bisher emittirten Prioritätsobligationen neue Prioritätsobligationen in dem von der hohen Regierung als zulässig erkannten Gesammtbetrage auszugeben, alle Modalitäten derselben, insbesondere deren Höhe, Währung, Verzinsung und Tilgung zu bestimmen und das gesammte Eigenthum der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn als Pfand dafür zu bestellen;
3. Alle zur Ausführung der Beschlüsse ad V 1 und 2 erforderlichen Schritte einzuleiten und durchzuführen, insbesondere die weiteren Vereinbarungen mit der hohen Staatsverwaltung selbstständig und ohne nochmalige Berufung einer Generalversammlung zu pflegen und abzuschliessen — alles dies mit der Rechtswirkung, als ob dies von der Generalversammlung beschlossen worden wäre.

Die Herren Actionäre, welche an der 37. ordentlichen Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiemit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38, 40 und 41 der Gesellschaftstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück derselben einer Actie gleichgestellt sind)
in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder.
in **Dresden** bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. spätestens bis 12. April 1895 mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Exemplar, mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, den Herren Deponenten zurückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 15. März 1895.

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher mindestens 10 Actien besitzt.
Vertretnng ist nur durcb andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre znlässig.
Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Actien geben das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann jedoch mit Einrecbnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acbt Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei dem vom Verwaltungsrathe in der Einladung znr Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.
Sie erhalten sodann eine auf den Namen lantende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlanfe befindlichen Actien repräsentiren.
Nnr wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten haudelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Actien nnd überdies die Zustimmung von zwei Dritteln der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notbwendig.

§ 41. Kommt eine beschlnssfähige Generalversammlung nicht zu Stande, so ist eine nenerliche Versammlung unter Bezngnahme auf die Bestimmungen dieses Paragraphen, jedoch nnr unter Festsetznng einer nur vierzehntägigen Frist einznberufen, in welcber ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Actien, jedocb nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der ersten Versammlnng gehörten.
Die § 40 am Schlusse getroffene Bestimmung über das Erforderniss der Zweidrittelmajorität gilt auch für diese zweite Generalversammlung.

§ 44. Der Generalversammlnng werden der Geschäftsbericbt und der Abschluss der Jahresrechnung, welche den stimmberechtigten Actionären wenigstens drei Tage vor der Generalversammlnng an den Anmeldestellen (§ 38) zur Verfügung zu stellen sind, vorgetragen.
Der Beschluss der Generalversammlung ist erforderlich:
1. Zur Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes und der Rechnungsrevisoren:
2. zur Genehmignng der Jahresrechnung:
3. zur Feststellung der jährlichen Dividende und der Quoten für den Tilgungs-, Reserve-, Erneuerungs- und Pensionsfond;
4. zur Vermehrnng des Gesellschaftscapitals und zur Aufnahme von Anlehen:
5. zum Bau von Zweig- nnd Flügelbahnen, welche die Länge von 1½ Meter überschreiten:
6. zur Ansdehnung der Geschäfte der Gesellschaft über die im § 4 bestimmten Grenzen:
7. zur theilweisen oder gänzlichen Veräusserung der Eisenbahn und Verpachtung des Eisenbahnbetriebes:
8. znr Aenderung dieser Statuten:
9. zur Auflösnng der Gesellschaft vor Ablauf der Privilegiumsdauer.
Zur Giltigkeit der Beschlüsse über die unter 4, 5, 6, 7, 8 und 9 bezeichneten Gegenstände ist die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 23. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Des hohen Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. März zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 21. März 1895, womit für den Monat April 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 23 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Donau-Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsgebahrung im Jahre 1893.

II.

Bauten in der Strecke Albern—Theben (41 km).

I. Erhaltungsbauten wurden folgende vorgenommen: die Ausbesserung der Eis- und Hochwasserschäden in der XII. Tarifstrecke; die Verbauung des Einrisses in der Kreuzgrund-Traverse; die Reparatur des Regulirungsbaues am Sandhaufen, sowie der Traverse am Zahnethagel; die Verbauung des Einrisses in der Gänshaufen-Traverse; die Ausbesserung der Hochwasserschäden im Zahnet, der Eis- und Hochwasserschäden am Inundationsdamme am Gäns- und Dorfhaufen, der gleichen Schäden in der Poigenau und am Buchenauerschen Leitwerke; die Ausbesserung der Traverse in der Gernsteiner Au, sowie der beiden Traversen bei Maria-Elend; die Reparatur der Faschinentraverse bei Maria-Elend und die Verbauung des dortigen Durchrisses; die Reparatur der Traversen am Mitterhaufen und Schüttl bei Croatisch-Haslau, dann der Traversen am Alberhaufen; die Ausbesserung der Eisschäden in der Tarifstrecke XIII und der Traverse bei Croatisch-Haslau; die Reparatur des durch den Eisgang abgebrochenen Uferbaues bei Orth, sowie einige Ausbesserungen in den Tarifstrecken XIV, XV und XVI und der in den letzten zwei Tarifstrecken befindlichen Traversen.

II. An Neubauten wurden ausgeführt: der Durchstich der Abbauung der alten Schwechat-Rinne bei Mannswörth; die Erhöhung und Verstärkung des linksseitigen Inundationsdammes in der Strecke Rettungshügel (Lobau) bis zum Schönauer Wasser; die Fortsetzung des rechtsseitigen Inundationsdammes in der Strecke Fischamend—Saurüssel; die Herstellung eines Sammelgrabens längs des Fischauer Schutzdammes; die Reconstruction des Schlitzes im Inundationsdamme bei Schönau; die Fertigstellung des Schönauer Rückstaudammes; die Herstellung einer Berme zur Verstärkung des linksseitigen Inundationsdammes vom Anschlusse des Schönauer Rückstaudammes bis Orth; die Versicherung der Gstättenlehne bei Maria-Elend; die Herstellung der Uferversicherung bei Croatisch-Haslau; die Fortsetzung des Ausbaues des Leitwerkes am Rothen Wörth; die Herstellung einer zweiten Faschinentraverse im Mühleigl bei Deutsch-Altenburg.

Die Erhöhung und Verstärkung des linksseitigen Inundationsdammes in der Strecke Rettungshügel (Lobau)—

Schönauer Wasser wurde in Angriff genommen, weil der Inundationsdamm in dieser Strecke einerseits vielfach alte Arme kreuzt und ein tiefliegendes Hinterland hat, sonach bei Hochwasser und Eisgängen sehr gefährdet war, andererseits die Dammkrone wiederholt gelegentlich kleiner Schäden während solcher Hochwässer und Eisgänge mangels jedes anderen Materials zur Schottergewinnung für bedrohte Dammstellen abgeschwächt werden musste. Die Vollendung dieser Bauführung blieb dem Jahre 1894 vorbehalten.

Der bereits in den Jahre 1891 und 1892 in einer Länge von 1·35 km hergestellte Damm zum Schutze der Gemeinde Fischamend und des dortigen Winterhafens gegen Hochwasser und Eisgang wurde 1893 um weitere 0·95 km verlängert und im Zuge der Strasse Fischamend—Landungsplatz eine grosse Fahrrampe hergestellt.

Der im Jahre 1892 in einer Länge von 5·1 km ausgeführte Rückstaudamm bei Schönau wurde zum Schutze der hinter dem Damme gelegenen Ortschaften und Felder gegen das sich landseits des grossen Inundationsdammes sammelnde Grund- und Sickerwasser um weitere 5·45 km bis zum Anschlusse an den Gemeindedamm bei Gross-Enzersdorf verlängert.

Die Gstättenlehne stromaufwärts Maria-Elend wurde durch den Eisgang im Frühjahr 1893 stark abgebrochen. Um eine weitere Unterwaschung und den gänzlichen Absturz derselben zu verhindern, wurde deren Fuss an der gefährdeten Stelle in einer Länge von 200 m versichert.

Das Leitwerk am Rothen Wörth gegenüber Regelsbrunn, mit dessen Bau bereits in den Jahren 1886 und 1888 begonnen worden war, wurde 1893 vollständig ausgebaut. Dasselbe hat eine Gesammtlänge von 1032·5 m. Gleichzeitig wurde der vom Eisgang 1893 zerstörte Theil desselben wieder hergestellt.

Fondsgebahrung.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1893 einschliesslich eines mit 31. December 1892 verbliebenen Cassarestes von 953.668 fl. 66 kr. betrugen 2,728.077 fl. 64½ kr., denen Ausgaben in der Gesammthöhe von 2,676.690 fl. 20½ kr. gegenüberstehen, daher das Jahr mit einem Ueberschusse von 51.387 fl. 44 kr. abschliesst. Die eigenen Bruttoeinnahmen des Donau-Regulirungsfonds beliefen sich im Berichtsjahre auf 525.129 fl. 73½ kr., und zwar an Activzinsen 26.050 fl. 95 kr., an Erlös für verkaufte Baugründe 321.866 fl. 44 kr., an Kaufschillingsinteressen 17.807 fl. 85 kr., an Mieth- und Pachtzinsen 140.516 fl. 96½ kr., an Mautherträgniss der Kaiser Franz Josefs-Brücke 5442 fl. 20 kr., an sonstigen Eingängen 13.445 fl. 33 kr. In den Jahren 1882—1893 hat die Donau-Regulirungs-Commission insgesammt 5,394.129 fl. 14½ kr. an eigenen Einnahmen zu verzeichnen.

Aus den eigenen Einnahmen pro 1893 kamen zu bestreiten: die Steuern mit 3782 fl. 45 kr., die Erhaltungskosten der Kaiser Franz Josefs-Brücke mit 9563 fl. 42 kr., die Mautheinhebungskosten dieser Brücke mit 2240 fl. 52 kr., die Parcellirungsauslagen mit 15.243 fl. 9½ kr., die Auslagen für die Quaistrasse mit 5220 fl. 70 kr., die Regiequote mit 6000 fl. und die Kosten der Baggerungen an den Landungsplätzen mit 118.300 fl., zusammen 160.350 fl. 18½ kr. Die Nettoeinnahmen der Commission beziffern sich somit mit 364.779 fl. 55 kr., wovon 300.000 fl. an den Baufond abzuführen waren, so dass sich für das Jahr 1893 ein Ueberschuss von 64.779 fl. 55 kr. ergab.

Die Activen des Fonds bestanden am 31. December 1893 ausser dem Cassareste von 51.387 fl. 44 kr. aus:

1. den Baugründen am rechten Donauufer in Wien oberhalb der Stadlauer Brücke, und zwar parcellirte Gründe 324.113·17 Quadratklafter, nicht parcellirte Gründe nach Abzug von 40 pCt. für öffentliche Strassen und Plätze 57.261 Quadratklafter, disponible Landungsplätze 38.046 Quadratklafter, Bäder 14.282 Quadratklafter, öffentliche Landungsplätze 19.602 Quadratklafter, öffentliche Zugänge 1731 Quadratklafter, verpachtete Landungsplätze 73.356 Quadratklafter, zusammen 528.391·17 Quadratklafter mit einer Bewerthung von 8,328.302 fl. 55 kr.;
2. den Baugründen am linken Donauufer, und zwar parcellirte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen 27.153·4 Quadratklafter, parcellirte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf 1663 Quadratklafter, nicht parcellirte Baugründe bei den Kaisermühlen 1475 Quadratklafter, nicht parcellirte Baugründe in Floridsdorf 54.056 Quadratklafter, zusammen 84.347·4 Quadratklafter im Werthe von 451.903 fl. 20 kr.;
3. dem rechtsseitigen Terrain unterhalb der Stadlauer Brücke im Gesammtausmasse von 539.548 Quadratklafter, wovon entfallen: auf die Schiffmühlenplätze 29.600 Quadratklafter, auf öffentliche Landungsplätze 9378 Qudratklafter, auf öffentliche Zugänge 296 Quadratklafter, auf disponible Landungsplätze 4399 Quadratklafter, auf das Hinterland der öffentlichen Landungsplätze 9899 Quadratklafter und auf sonstige Gründe 485.976 Quadratklafter. Der Werth dieser Gründe wird mit 989.622 fl. beziffert;
4. dem Inundationsgebiet mit einer Fläche von 1349 Joch 881 Quadratklafter im Werthe von 66.666 fl.;
5. dem alten Donaustrombett in einer Ausdehnung von 463 Joch 1094 Quadratklafter und im Werthe von 555.555 fl.;
6. der Kaiser Franz Josefs-Brücke im Werthe von 2,449.410 fl.;
7. dem Hause des Donau-Regulirungsfonds am Erzherzog Carl-Platze im Werthe von 72.000 fl.;
8. den Bauhütten und Inventargegenständen im Werthe von 13.970 fl.; endlich
9. den Forderungen des Donau-Regulirungsfonds an rückständigen und bedungenen, künftig fällig werdenden Grund- und Kaufschillingen, an rückständigen Zinsen von solchen Kaufschillingen, an rückständigen Mieth- und Pachtzinsen per 562.650 fl. 77 kr.

Die Gesammtsumme der Activen beträgt sonach 13,490.079 fl. 52 kr.

Verkauft wurden im Jahre 1893 an Grundstücken: die Baustellen Nr. 56 XII/S mit 400·75 Quadratklafter, Nr. 1, 2 XII/J mit 461·03 Quadratklafter, Nr. 12, 13 XLI/A mit 420·77 Quadratklafter, Nr. 12, 14 XVIII/B mit 504·61 Quadratklafter, die Baugruppe XXXVII/A mit 2402·61 Quadratklafter, die Baustellen Nr. 12, 13 X/H mit 528 Quadratklafter, die Baugruppe X/D mit 2906·86 Quadratklafter, die Baustellen Nr. 6, 14 XLI/A mit 414·4 Quadratklafter, Nr. 11 X/H mit 208 Quadratklafter, Nr. 1, 3 XII/K mit 845 Quadratklafter, Nr. 1, 2, 3, 4 X/B mit 928·54 Quadratklafter,

die Parcelle Nr. 2590/2 des II. Wiener Bezirkes mit 37·96 Quadratklafter, endlich die Kaisermühlengründe 17/S mit 168 Quadratklafter und 4, 13, 15/K mit 871·6 Quadratklafter, zusammen 10.598·13 Quadratklafter.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1893/94.

Von der „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands", die jährlich nach den Angaben der Eisenbahn-Verwaltungen im Reichs-Eisenbahnamt bearbeitet wird, liegt der vierzehnte Band vor, der das Betriebsjahr 1893/94 behandelt.

Das Werk umfasst in der ersten Abtheilung die Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen, in der zweiten Abtheilung die Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahnen und in der dritten Abtheilung die Mittheilungen über die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen und die Anhänge.

Die vollspurigen Eisenbahnen sind in drei Gruppen getheilt:

I. Die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen, die am Ende des Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 39.736·87 km hatten; zu ihnen gehören die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 1456·31 km, die Militäreisenbahn mit 45·61 km, die Preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen mit 25.907·21 km, die Bayerischen Staatseisenbahnen mit 5090·63 km, die Sächsischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des sächsischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen mit 2388·44 km, die Württembergischen Staatseisenbahnen mit 1688 km, die Badischen Staatseisenbahnen mit 1429·10 km, die Main-Neckar-Eisenbahn mit 96·95 km, die Oberhessische Eisenbahn mit 220·22 km, die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn mit 691·26 km, die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn mit 127·71 km, die Mecklenburgische Südbahn mit 116·46 km, die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn mit 25·87 km, die Oldenburgischen Staatseisenbahnen mit 422·99 km und die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn mit 32·08 km Eigenthumslänge.

II. Die Privatbahnen unter Staatsverwaltung, die am Ende des Betriebsjahres 103·93 km Eigenthumslänge hatten.

III. Die Privatbahnen unter eigener Verwaltung, die am Ende des Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 3716·27 km hatten.

Die vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands hatten am Ende des Betriebsjahres 1892/93 eine Eigenthumslänge von 42.787·97 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 43.557·07 km, und im Durchschnitt des letzten Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 43.233·41 km. Die Betriebslänge aller vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands betrug am Ende des Betriebsjahres 1893/94 43.783·63 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr bestimmt 42.934·43 km, nur für den Personenverkehr 109·28 km, nur für den Güterverkehr 739·92 km, also überhaupt für den Personenverkehr 43.043·71 km und für den Güterverkehr 43.674·35 km. Von der gesammten Eigenthumslänge der deutschen Bahnen waren eingeleisig 28.786·68 km, zweigeleisig 14,680·44 km, dreigeleisig 40·74 km und viergeleisig 49·21 km.

Im Einzelnen hatten u. A. die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 1412·86 km, am Ende des letzten Betriebsjahres 1456·31 km; die Betriebslänge der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 1645·88 km, davon für Personen- und Güterverkehr 1625·89 km, ausschliesslich für Güterverkehr 19·99 km; von der Eigenthumslänge waren 775·24 km eingeleisig und 681·07 km zweigeleisig.

Die Preussischen Staatsbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 25.423·60 km, am Ende des letzten Betriebsjahres von 25.907·24 km. Die Betriebslänge dieser Bahnen betrug 25.944·59 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr eingerichtet 25.260·28 km, nur für Personenverkehr 101·23 km, nur für Güterverkehr 583·08 km, also für Personenverkehr im Ganzen 25,361·51 und für Güterverkehr 25.843·36 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen waren 15.508·74 km eingeleisig, 10.313·26 km zweigeleisig, 36·03 km dreigeleisig und 49·21 km viergeleisig.

Die eigenen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 4963·50 km, am Ende des letzten Betriebsjahres von 5034·31 km. Die Betriebslänge der Bayerischen Staatseisenbahnen betrug 5002·47 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr 4963·63 km, nur für den Güterverkehr 38·84 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen waren 3925·26 km eingeleisig, 1109·05 zweigeleisig.

Die eigenen Strecken der Sächsischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des sächsischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 2339·06 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine solche von 2363·03 km; die Betriebslänge dieser Bahnen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 2419·45 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr 2374·62 km, nur für den Güterverkehr 44·83 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen waren 1597·50 km eingeleisig, 764·37 km zweigeleisig und 1·16 km dreigeleisig.

Die Württembergischen Staatseisenbahnen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 1664·52 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine solche von 1688 km; die Betriebslänge der Württembergischen Staatsbahnen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 1688 km, die für Personen- und Güterverkehr bestimmt waren. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen waren 1360·85 km eingeleisig und 327·15 km zweigeleisig.

Die eigenen Strecken der Badischen Staatseisenbahnen hatten am Ende des vorigen und am Ende des letzten Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 1358·30 km; die Betriebslänge der Badischen Staatseisenbahnen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 1453·99 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr 1439·77 km, allein für den Personenverkehr 2·22 km, und nur für den Güterverkehr 12 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahn waren 815·65 km eingeleisig und 542·65 km zweigeleisig.

Die eigenen Strecken der Oldenburgischen Staatseisenbahnen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 309·96 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine solche von 334·51 km; die Betriebslänge der Oldenburgischen Staatseisenbahnen be-

trug am Ende des letzten Betriebsjahres 435·90 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr 432·30 km, nur für Personenverkehr 2 km und für den Güterverkehr allein 1·60 km bestimmt. Die gesammte Eigenthumslänge der Oldenburgischen Staatsbahnen von 334·51 km ist eingeleisig.

Die Privatbahnen unter Staatsverwaltung hatten überhaupt am Ende des vorigen wie des letzten Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 103·93 km; auch die Betriebslänge betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 103·93 km, die für Personen- und Güterverkehr bestimmt und ausnahmslos eingeleisig war. Unter preussischer Staatsverwaltung standen von diesen Bahnen 52·04 km.

Die deutschen Privatbahnen unter eigener Verwaltung hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 3645·55 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine solche von 3716·27 km. Die Betriebslänge dieser Bahnen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 3731·04 km; davon waren für Personen- und Güterverkehr 3694·28 km, nur für den Personenverkehr 1·60 km, nur für den Güterverkehr 35·16 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen sind 2881·69 km eingeleisig und 834·58 km zweigeleisig.

Die unter eigener Verwaltung stehenden preussischen Privatbahnen im Besonderen hatten am Ende des vorigen Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 1394·32 km, am Ende des letzten Betriebsjahres eine solche von 1408·90 km. Die Betriebslänge dieser preussischen Privatbahnen betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 1389·41 km, davon waren für Personen- und Güterverkehr 1376·32 km, für den Personenverkehr allein 0·48 km, und nur für den Güterverkehr 12·61 km bestimmt. Von der Eigenthumslänge dieser Bahnen waren 1204·04 km eingeleisig und 204·86 km zweigeleisig.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Pölten—Leobersdorf: Umgestaltung eines Handschrankens: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung des Handschrankens in km 56·210 in einen Zugschranken für den 28. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 5147.]

— (Linie Przemysl — Lupkow: Geleiseerweiterung in der Station Zagórz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Geleiseerweiterung in der Station Zagórz für den 29. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 4662.]

— (Linie Prag — Moldau: Errichtung eines Bediensteten-Wohngebäudes in der Station Wiesa: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannchaft in Brüx hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung eines Bediensteten-Wohngebäudes in der Station Wiesa für den 4. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Josef Křikawa betraut. [G.-I.-Z. 4840.]

— (Linie Bodenbach — Komotau: Anlage eines Industriegeleises: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes der Dresdener Creditanstalt für die Anlage eines Industriegeleises zwischen ihrem Braunkohlenschachte und der Station Wiesa-Oberleutensdorf für den 28. März anberaumt. [G.-I.-Z. 5733.]

Localbahn Olmütz - Čellechowitz (im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen). (Erweiterung der Haltestelle Horka: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Haltestelle Horka für den 6. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 5385.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung einer Industriebahn in der Station Grafenstein: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer schmalspurigen Geleiseverbindung zwischen der Station Grafenstein und der fürstl. Heinrich Orsini-Rosenberg'schen Ziegelei und für die Errichtung mehrerer Hochbauten auf Bahngrund für den 26. März anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Regierungssecretär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 5593.]

Localbahn Zwoleňoves - Smečna. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des Projectes für die Verbesserung der Wasserabflussverhältnisse des Georg-Baches durch die Brücken der Prag-Karlsbader Reichsstrasse zunächst der Station Knoviz den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 15.696.]

Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz. (Herstellung eines Kohlendepots in der unteren Station: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die Localcommission, betreffend Errichtung eines Kohlendepots in der unteren Station der Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz auf den 23. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 15.850.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Strakonitz-Winterberg: Eröffnung der Haltestelle Bohumilitz.) Die zwischen den Stationen Čkyn und Bohumilitz der Localbahn Strakonitz-Winterberg gelegene Haltestelle Bohumilitz ist am 1. März für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle selbst ausgegeben, wogegen die Gepäcksaufnahme gegen Nachzahlung der Gebühren stattfindet. [Z. 14.905.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte im Temeser Comitate. (Ausführungsmodus.) Die Congregation des Temeser Comitatsmunicipiums hat in ihrer im Jänner abgehaltenen Generalversammlung theils den durch Subventionirung zu ermöglichenden Ausbau mehrerer die Comitatsinteressen berührender Localbahnlinien, theils einigen bereits im Bau begriffenen Linien nachträglich zu gewährende Unterstützungen im Gesammtbetrage von 1,300.000 fl. beschlossen, welches Capital im Wege eines Hypothekardarlehens beschafft werden soll (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21). Beim Ausbau der projectirten Linie wird darauf Rücksicht genommen werden, dass diese nicht nur das südöstliche ungarische Eisenbahnnetz ergänzen, sondern auch den Umschlagverkehr mit den Wasserstrassen (Donau-, Temes- und Béga-Canal) vermitteln.

Projectirte Localbahn Kis - Czell — Kapuvár - Gartha. (Ausführungsbestrebung.) Das Consortium Dr. Adolf Silberstein-Oetvös und Consorten hat schon vor mehreren Jahren den Bau einer von der Station Kis-Czell der Linien Györ (Raab)—Kis - Czell, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) — Kis - Czell und weiterhin Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (—Fehring—Graz) aus diese in der Station Kapuvár-Gartha mit der Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt im Bereiche des Comitates Sopron verbindenden Localbahn, eventuell deren Fortsetzung im Bereiche des Comitates Moson (Wieselburg) über Boldogaszony zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Sopron-Neszider-Pozsony (Oedenburg—Neusiedel am See—Pressburg) und weiterhin zum Anschlusse an die donaurechtsuferseitige Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in deren Station Pándorf (Parendorf) projectirt. Ein unter Vorsitz des Gutsbesitzers Baron Gustav Berg eingesetztes Eisenbahncomité ist nun damit beschäftigt, die technischen und finanziellen Fragen dieser Angelegenheit zu lösen und die je frühere Ausführung des Baues dieser Linie zu ermöglichen.

Biharer Localbahnen. (Ausbau der derzeit als Sackbahn endigenden Linien.) Die Comitatsmunicipien der Comitate Szabolcs, Haydu und Bihar haben im Vereine mit den interessirten Grossgrundbesitzern und Gemeinden den Beschluss gefasst, den Ausbau mehrerer im Bereiche ihrer Territorien derzeit als Sackbahn endigenden Localbahnen, und zwar vorerst der Linien Ohat—Kócs und Debreczen—Büd-Szent-Mihály, durch finanzielle Unterstützung zu ermöglichen. Die vom Knotenpunkte Debreczen ausgehende Linie Debreczen—Büd-Szent-Mihály soll in der Station Tisza-Sucz oder einem anderen geeigneten Punkte zwischen Szerencs und Miskolcz Anschluss an die Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Szerencz—Miskolcz erhalten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1891, Vorconcession Post 2), und die Localbahn Ohat-Kócs—Tisza-Polgár, eine Flügelbahn der Linie Debreczen—Füzes-Abony, in der Station Királytelek gleichfalls mit der Linie Püspök-Ladány—Debreczen—Királytelek—Miskolcz in deren Station Királytelek (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1894, Vorconcession Post 1) verbunden werden. In zweiter Linie ist der Ausbau der gleichfalls als Sackbahn endigenden Flügelbahn Debreczen—Nagy-Léta bis zur Station Bihar im Anschlusse an die Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Bihar—Ér-Mihályfalva in Aussicht genommen. Durch den Ausbau der genannten drei Sackbahnen wird der von Nordwest gegen Südost und vice versa sich bewegende Verkehr am derzeit kürzesten Wege über Nagyvárad gelenkt werden.

Localbahn Szent-Lörincz—Szlatina—Nasić. (Fertigstellung der Theilstrecke Baranya-Szent-Lörincz—Draubrücke.) Die Theilstrecke Szent-Lörincz (Baranya-Szent-Lörincz)—Draubrücke der von der Station Szent-Lörincz der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Szent-Lörincz—Pécs (Fünfkirchen)—Villány und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Barcs—Szent-Lörincz—Üszög aus im Bau begriffenen Localbahn Baranya-Szent-Lörincz—Szlatina—Nasić (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18) ist mit den Stationen Baranya-Sellye, Simony-Okorag und Stara-Zaláte bereits vollständig fertiggestellt, und wird diese Theilstrecke bereits in nächster Zeit dem Betriebe übergeben werden.

Projectirte Localbahn Pancsova-Petrovosello. (Gewährung einer staatlichen Subvention.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Interesse der Ermöglichung des Ausbaues der projectirten Localbahn Pancsova—Torontál-Petrovosello (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) sowohl eine staatliche Subvention im Betrage von 100.000 fl. genehmigt, als auch im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die Liquidirung eines Beitrages von 100.000 fl. aus Comitatsmitteln zu Gunsten dieser Linie bewilligt. Die von der Endstation Pancsova der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontaler Localbahnen aus im Bereiche des Torontáler Comitates projectirte Linie wird nach Fertigstellung des Baues von Petrovosello aus bis Versecz verlängert werden (vergl. Vorconcession a, b, Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894) und erstere über Ujfalu (Neudorf) mit den Linien Temesvár—Versecz—Báziás, Versecz—Kubin-Dunapart und Nagy-Becskerek—Versecz verbinden.

Projectirte Fortsetzung der Matraer Localbahn, d. i. der Strecke Kis-Terenne—Kis-Ujszállás bis Nádasd oder Ozd. (Ausführungsbeschluss.) Die Direction der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Mátraer Localbahn hat im Einvernehmen mit den Interessenten der Comitate Jász-Nagy-Kun-Szolnok, Borsod und Heves den Beschluss gefasst, eine von der Station Balla ihrer Linie Kis-Ujszállás—Kaál-Kapolna—Balla—Kis-Terenne abzweigende, diese über die Gemarkung der Gemeinde Ivád und weiterhin über Pétervásár im Anschlusse an die projectirte Localbahn Pétervásár-Bátor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 4 a, c), ferner von dort aus über Szent-Erzsébet entweder in der zukünftigen Endstation Nádasd mit der projectirten Localbahn Nádasd-Eger (Erlau [vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1]) oder in der Endstation Ozd mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Bánréve-Ozd der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu verbinden. Der Hauptzweck des Ausbaues der Mátraer Bahn ist, durch Vermittlung ihrer ursprünglichen Betriebslinie Kis-Terenne—Kis-Ujszállás auf sodann kürzerem Wege die bedeutenden Industrieanlagen und besonders die Eisenwerke, welche von der projectirten Linie Balla—Ozd seinerzeit berührt werden sollen, durch Vermittlung der Hauptlinie Budapest—Hatvan-Kis-Terenne mit Budapest zu verbinden. Es wurde daher beschlossen, dass der grössere Theil des Baucapitals für diese circa 30 km lange Linie durch Zeichnungen von Seiten der dabei meistinteressirten Gewerkschaften und Industrie-Unternehmungen aufgebracht werde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monat Jänner.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Jänner beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 20 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 28 Entgleisungen und 21 Zusammenstösse in Stationen und 234 sonstige, meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 273 Personen zu Schaden gekommen, sowie 42 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 163 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 19 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Erfurt und in Magdeburg, 7 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M., 6 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld, je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen in Bromberg und in Köln (rechtsrh.) und auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 24 getödtet und 194 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 10 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 33 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.616·66 km Betriebslänge und 920,704.799 geförderten Achskilometern) 283 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und in dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction in Frankfurt a. M. die meisten Unfälle vorgekommen; B. Privatbahnen (bei zusammen 2301·37 km Betriebslänge und 27,801.742 geförderten Achskilometern) 24 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Stargard-Küstriner Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf der Werrabahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Italien. (Eisenbahn Monteleone di Calabria.) Behufs Baues einer schmalspurigen Eisenbahn, welche vom Hafen S. Venere nach Monteleone führen soll, hat sich ein Consortium gebildet. Die Kosten werden 4,500.000 Lire betragen. Der Betrieb wird in den ersten fünf Jahren auf Risico des Bauunternehmers geführt; sohin müssen die betheiligten, das Consortium bildenden Gemeinden dem Unternehmer eine vierpercentige Verzinsung des Anlagecapitals garantiren. Allfällige diesen Percentsatz übersteigende Einnahmen werden zwischen dem Unternehmer und dem Consortium getheilt. Binnen zwei Jahren soll die ganze Linie hergestellt sein.

— (Secundärbahn Asti-Montemagno.) Die vom Communalrathe von Asti genehmigte, vom Ingenieur Adorni projectirte Linie, welche eine Länge von 19.400 m und zwei Tunnels in der Gesammtlänge von 700 m haben wird, ist nicht als gewöhnliche Tramway, sondern als eine normalspurige Secundärbahn gedacht, weshalb sie sich auch für den Gemeinschaftsdienst im Frachtenverkehre eignen wird. Die Concession erstreckt sich blos auf 60 Jahre, worauf die Linie in das Eigenthum der betheiligten Gemeinden übergeht.

— (Gesellschaft der sardischen Secundärbahnen.) Am 11. März hat in Turin die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft der sardischen Secundärbahnen stattgefunden. Aus dem Berichte des Verwaltungsrathes entnehmen wir, dass der Rechnungsabschluss am 31. December 1894 mit einem Saldo des Reinerträgnisses von 1,135.655·31 Lire abschliesst, welcher Betrag abzüglich der auf Prioritäten entfallenden Summe von 19.968 Lire zur Vertheilung gelangt. Was die Bauten anbelangt, so wurde im Jahre 1894 die Strecke Villanova—Tulo—Usassay am 20. April 1894 dem öffentlichen Verkehre übergeben, und erübrigt noch die Vollendung der 5 km langen Strecke Iglesias—Monteponi, von welcher noch nicht bestimmt ist, ob sie schmal- oder normalspurig ausgeführt werden solle.

— (Elektrische Tramway in Rom.) Die römische Tramway-Gesellschaft hat schon vor einiger Zeit beim Municipium von Rom um die Bewilligung angesucht, einige der Haupt

tramwaylinien, welche dermalen mit Pferden betrieben werden, in elektrische umändern zu dürfen. Das Municipium hat nun ein Ansuchen um die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer neuen Linie mit elektrischer Zugförderung genehmigt, und wird auf diese Weise die directe Verbindung zwischen dem Centrum der Stadt und einem der gesündesten Stadttheile, welcher bisher einer geeigneten Communication entbehrte, hergestellt werden. Diese neue elektrische Linie wird von Piazza Termini nach Piazza San Silvestro führen. Die Wagen werden mit zwei Motoren, System Thomson-Houston, à 25 Pferdekräfte versehen sein, und wird diese Firma auch die Ausführung übernehmen.

— (Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn.) Am 1. Jänner war der Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	510	9	519
Mit sechs gekuppelten Rädern	483	11	494
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit acht gekuppelten Rädern	16	—	16
Verschiebelocomotiven	13		13
Summe	1.314	20	1.332
II. Personenwagen (Normalbetrieb):			
Luxus- und Break-Wagen	56		56
Wagen I. Classe	487		487
Wagen II. Classe	733	—	733
Gemischte I. und II. Classe	456	—	456
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.663	—	1.663
Gemischte II. und III. Classe	—	—	—
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Zu Postzwecken adaptirte Wagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte III. Classe mit Gepäcksabtheilung	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe	3.801	—	3.801
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942		942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	5	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Gedeckte für Frachten	3.247	12	3.259
Gedeckte für Frachten und Vieh	9.333		9.333
Offene hochbordige für Frachten	5.899	137	6.036
Niederbordige	2.557		2.557
Mit zerlegbarem Bord	694	—	694
Bordlose	27		27
Cisternenwagen	195	—	195
Reservoirwagen für Säuren	10		10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2		2
Rettungswagen	46	—	46
Diverse	46	—	46
Zusammen	22.676	154	22.830

— (Stand des rollenden Materials des Adriatischen Netzes.) Der Stand des rollenden Materials des Adriatischen Netzes war am 31. December 1894 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48		48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven für Secundärbahnen	83	—	83
Verschiebelocomotiven	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
Summe	1.105	8	1.113
II. Personenwagen (Normalbetrieb):			
Luxuswagen und Breaks	60	2	62
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Zu Postzwecken adaptirte Wagen			
II. Classe	25	—	25
III. Classe	48	—	48
(Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte I. und II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	171	—	171
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Gemischte III. Classe mit Gepäcksabtheilung	3	—	3
Summe	3.168	2	3.170
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	665	15	680
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	6	99
Für Kleinvieh	120	—	120
Für Frachten und Vieh, gedeckt	11.522	55	11.577
Für Frachten und Vieh, offen:			
hochbordig	4.207	—	4.207
niederbordig	3.750	—	3.750
Cisternenwagen	258	—	258
Schotterwagen	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Mit zerlegbaren Bordwänden	43	—	43
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepflüge	27	—	27
Summe	20.572	61	20.633

Irland. (Bau- und Betriebsergebnisse der Vicinalbahnen.) Die nunmehr in Grossbritannien mit grosser Lebhaftigkeit erörterte Frage, in welcher Weise Vicinalbahnen am besten gefördert werden können, erhält eine neue Beleuchtung durch die von Mr. Price-Williams nach den bezüglichen Daten des Handelsamtes durchgeführte Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Baues und Betriebes der bisher in Irland hergestellten Vicinalbahnen. Hieraus ergibt sich, dass von 11 in Irland erbauten light railways nur drei Bahnen von zusammen 22 Meilen Länge Reineinnahmen erzielten, dass weitere zwei Bahnen von zusammen 85 Meilen Länge einen geringen Betriebsüberschuss aufzuweisen in der Lage sind, während sechs Bahnen von zusammen 123 Meilen Länge theilweise sehr beträchtliche Betriebsdeficite besitzen.

Die Baukosten dieser Bahnen schwanken zwischen 7230 £ per englische Meile (4493 £ per Kilometer) und 3286 £ per Meile (2042 £ per Kilometer); im Durchschnitte betrugen dieselben 4386 £ per Meile oder 2726 £ per Kilometer. Das Betriebsdeficit der irländischen Vicinalbahnen betrug im Jahre 1893 10.066 £, d. i. 44 £ per Meile.

Während im Durchschnitte die Einnahmen der irländischen Vicinalbahnen 210 £ per Meile, die Betriebsausgaben 254 £ betrugen, stellten sich die durchschnittlichen Betriebsausgaben der irländischen Hauptbahnen auf 596 £, jedoch bei einer Einnahme von 1081 £ per Meile.

Die Betriebsausgaben per Zugmeile betrugen bei den Vicinalbahnen 2 sh 3 d, während sie bei den irländischen Hauptbahnen sich nur auf 2 sh 5·15 d stellten. Auf den Vicinalbahnen wurden für eine Bahnlänge von 230 Meilen 517.287 Zugmeilen, d. i. 2249 Zugmeilen per Bahnmeile im Jahre 1893 geleistet.

Die gegenwärtig auftretende Bewegung wegen thunlichster Herabminderung der bisherigen Anforderungen an solche Bahnen betreffs Baues und Betriebes derselben erscheint nach diesen Ergebnissen wohl begründet. Die nachfolgende Zusammenstellung enthält weitere Details dieser Bau- und Betriebsergebnisse für die einzelnen Vicinalbahnen.

Vicinalbahnen	Bahnlänge	Baukosten		Einnahmen		Ausgaben	
		im Ganzen	per Meile	im Ganzen	per Meile	im Ganzen	per Meile
	Meilen	£	£	£	£	£	£
Besbrook und Newry	3	15.000	5.000	1.488	496	1.326	422
Carrickfergus Harbour Tramway	1	7.230	7.230	95	95	149	149
Cavan Leitrim und Roscommon Junction	48	200.200	4.171	8.428	176	8.183	171
Clogher Valley Tramway	37	121.580	3.286	6.401	173	6.265	169
Cork und Muskerry	18	75.000	4.166	9.027	501	7.279	404
Donoughmore Extension	9	30.689	3.410	562	62	723	80
Schull und Skibbereen	15	57.000	3.800	2.030	135	3.734	249
South Clare Tramway und Light Railway	26	137.170	5.276	4.188	161	4.765	183
Tunoleague und Court Extension	9	35.000	3.888	1.489	165	2.863	318
Tralee und Dingle	37	150.000	4.054	4.647	126	13.974	378
West Clare	27	180.000	6.667	10.065	373	9.225	342
	230	1,008.869	4.386	48.420	210·5	58.486	254

Irland	per Meile	per Meile und Woche	per Zugmeile
Vicinalbahnen 1893:			
Einnahmen	210 £	4 £	1 sh 10·5 d
Ausgaben	254 £	4 £ 18 sh 1 d	2 sh 3 d
Hauptbahnen 1892:			
Einnahmen	1081 £	20·79 £	4 sh 4·89 d
Ausgaben	596 £	11·46 £	2 sh 5·15 d
Reineinnahmen	485 £	9·33 £	1 sh 11·74 d

Details der Einnahmen 1893.

	£	£	per Zugmeile Pence	per Bahnmeile £
Personen- und Gepäcksverkehr		29.728	13·79	129·15
Allgemeiner Güterverkehr	12.387			
Viehverkehr	3.767			
Mineralverkehr	2.089			
		18.243	8·46	79·32
Verschiedene Einnahmen		449	0·21	1·95
Gesammt-Einnahmen		48.420	22·46	210·52

Details der Ausgaben 1893.

	£	per Zugmeile Vicinalbahnen Pence	per Zugmeile Hauptbahnen Pence
Bahnerhaltung	13.824	6·41	6·79
Verkehrs- und Stationsdienst	17.029	7·90	8·08
Werkstättendienst	3.028	1·40	2·32
Commercieller Dienst	11.772	5·46	8·16
Allgemeine Verwaltung	6.227	2·89	0·70
Steuern und Abgaben	549	0·25	1·36
Entschädigungen an Reisende	2.881	1·42	0·20
„ für Frachten	181		
Gesetzliche und Parlamentsspesen	2.050	0·95	0·28
Verschiedene Ausgaben	945	0·44	0·26
Gesammtausgaben	58.486	27·12	29·15

(„Railway News.")

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate April bis September.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad—Pancsova erfolgt in den Monaten April bis September um 6 U. Früh, 9 U. Vorm., 1 U., 3 U. 30 M. Nachm. und 7 U. Abends. Die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad—Semlin erfolgt in diesen Monaten um 3 U. 45 M. Früh, 9 U. Vorm., 1 U., 4 U. und 6 U. Nachm. — Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab. — An Sonn- und Feiertagen werden zwischen Pancsova, Belgrad und Semlin Tour- und Retourkarten ausgegeben. Die Haltestelle Dorćul bei Belgrad wird in obigen Fahrten jedesmal berührt.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate April—September 1895.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt in den Monaten April—September um 5 U., 6 U., 6 U. 30 M., 7 U. 30 M., 8 U. 30 M. Früh, 9 U., 9 U. 30 M., 11 U. Vorm., 1 U., 1 U. 30 M., 2 U. 30 M., 3 U. 30 M., 4 U., 5 U. 30 M. Nachm., 6 U. 30 M., 7 U., 8 U. Abends. Von Belgrad nach Semlin fährt das Localschiff um 6 U., 7 U., 8 U. Früh, 9 U., 10 U., 10 U. 30 M., 11 U. 30 M. Vorm., 2 U., 2 U. 30 M., 3 U., 4 U. 30 M., 5 U. Nachm., 6 U., 7 U., 7 U. 30 M., 8 U. 30 M. Abends. — An Sonn- und Feiertagen werden zwischen Semlin und Belgrad Tour- und Retourkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. — Für Gepäck bis zum Gewichte von 25 bis 50 kg sind Gepäcksscheine an den Landungsplätzen des Localschiffes zu haben; doch haben die Eigenthümer während der Fahrt selbst über ihr Gepäck zu wachen. Frachtstücke zur Beförderung mittelst des Localbootes werden nach dem Frachtentarife für alle Stationen der Donau, Save und Theiss angenommen, und ist sich deshalb in Semlin an die Speditionskanzlei, in Belgrad und Pancsova an die dortigen Agentien zu wenden.

Magdeburg. (Elbeverkehr 1893.) Nach der amtlichen deutschen Statistik sind 1893 in Magdeburg angekommen: 6044 Schiffe, darunter 69 österreichische mit 996.130 t Ladung, ferners 10.842 t Flossholz und diesem beigeladenes Holz. Zu Berg kamen 4862 Schiffe, darunter 26 österreichische mit 705.955 t, zu Thal 1182 Schiffe, darunter 43 österreichische mit 290.175 t, ferners Flösse mit einem Gesammtbestande von 10.842 t Floss- und beigeladenes Holz. Abgegangen sind von Magdeburg 5967 Schiffe, darunter 66 österreichische mit 387.706 t, und zwar zu Berg 1981 Schiffe, darunter 49 österreichische mit 23.073 t, und zu Thal 3986 Schiffe, darunter 17 österreichische mit 364.633 t. — Die Zahl der Personen-, Schlepp- und Kettendampfer ist, da über dieselben keine Aufzeichnungen geführt werden, in diesen Ziffern nicht inbegriffen.

Unter den angekommenen Gütern sind zu erwähnen im Bergverkehre: 144.995 t Düngemittel aller Art, 574 t rohe Baumwolle, 1033 t Farbholz, 2767 t Knochenkohle und Knochenmehl, 19.288 t Salpeter-, Salz- und Schwefelsäure, 14.310 t Roh- und Brucheisen, 1090 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 2388 t bearbeitetes Eisen aller Art, 4076 t Cement, Trass und Kalk, 4294 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 14.608 t Eisenerz, 1151 t andere Erze, 21.930 t Weizen und Spelz, 5300 t Roggen, 9886 t Hafer, 52.422 t Gerste, 59.497 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1980 t Zuckerrüben, 23.564 t Oelsaat, 833 t Stroh und Heu, 2613 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 1864 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 1141 t harte Schnittwaare, 13.141 t weiche Stämme, 36.210 t weiche Schnittwaare, 3624 t weiche Brennholzscheite, 520 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 601 t Branntwein, 659 t Wein, 5782 t Fische, 120.692 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2665 t Reis, 5400 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 3492 t Zucker, Melasse und Syrup, 12.609 t fette Oele und Fette, 15.020 t Petroleum und andere Mineralöle, 4344 t Steine und Steinwaaren, 18.463 t Steinkohlen, 3656 t Theer, Pech, Asphalt, Harze aller Art, 1910 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; im Thalverkehre: 2541 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 2338 t Hafer, 3045 t Gerste, 50 t Weizen und Spelz, 50 t Malz, 576 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 504 t frisches und getrocknetes Obst, 10.628 t weiche Stämme, 13.809 t weiche Schnittwaare, 1204 t Mehl und Mühlenfabrikate, 1605 t Zucker, Melasse und Syrup, 23.746 t Steine und Steinwaaren, 594 t Steinkohlen, 219.492 t Braunkohlen, 7917 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. Abgegangen sind zu Berg unter Anderem: 3445 t Weizen und Spelz, 18.200 t Zucker, Melasse und Syrup; zu Thal unter Anderem: 3122 t Düngemittel aller Art, 708 t Soda, 1000 t Roh- und Brucheisen, 5404 t verarbeitetes Eisen aller Art, 961 t Cement, Trass und Kalk, 8351 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 4876 t Weizen und Spelz, 1713 t Gerste, 652 t Gemüse und Pflanzen, 517 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 654 t Mehl und Mühlenfabrikate, 11.968 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 70.298 t Salz, 197.695 t Zucker, Melasse und Syrup, 883 t Steine und Steinwaaren.

Verschiedene Mittheilungen.

Grobe Fahrlässigkeit als Grund der Schadenersatzpflicht. Aus den Verhandlungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird nachstehender Fall mitgetheilt: Ein mit Gepäckschein Nr. 357 vom 19. April 1892 von Leipzig im Nordisch-Niederländisch-Englischen Personen- und Gepäcksverkehre nach London abgefertigter Koffer mit Seidenmustern im Gewichte von 42 kg ist auf dem Wege von Löhen bis Kempen mit einem anderen von Berlin abgefertigten Koffer Nr. 248 verwechselt worden und hat in London dem Eigenthümer bei seiner Ankunft nicht ausgehändigt werden können. Am 25. April ist dann der Koffer ebenfalls in London eingetroffen; er hat aber dem Eigenthümer nicht zugestellt werden können, weil das dortige Bahnpersonale versäumt hatte, den Namen und Wohnort des Eigenthümers vorzumerken, als dieser sich (vorher) zur Empfangnahme gemeldet hatte. Der Eigenthümer verliess nach Ablauf von acht Tagen unverrichteter Dinge London. Der Koffer wurde auf Veranlassung des Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg am 11. Juli nach Leipzig zurückgesendet und konnte erst Ende October dem Eigenthümer übergeben werden. Unter der Annahme, dass die unterbliebene Lieferung am Bestimmungsorte und die verspätete Lieferung am Abgangsorte sich als grobe Fahrlässigkeit charakterisire, welche nach deutscher Rechtsprechung die Eisenbahn-Verwaltung ohne Rücksicht auf Interessedeclaration zum Ersatze des vollen Schadens und also auch des entgangenen Gewinnes verpflichte, hat die Eisenbahn-Direction in Magdeburg auf eine Reclamation dem Empfänger des Koffers nicht die Vergütung nach dem reglementmässigen Normalsatz, welcher 25 Mk. 20 Pfg. betragen haben würde, sondern neben Rückgabe des Koffers einen Betrag von 396 Mk. 60 Pfg. als Summe der von jenem behaupteten Unkosten seiner Reise nach London vergütet. Im schiedsgerichtlichen Verfahren wegen der Vertheilung des Schadens auf die in Betracht kommenden Eisenbahnen hat der Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehres einstimmig der Anschauung beigepflichtet, dass nach den besonderen Umständen des Falles von der Eisenbahn-Direction in Magdeburg mit vollem Rechte grobe Fahrlässigkeit angenommen worden sei, welche nach der deutschen Rechtsprechung zum Ersatze des vollen Schadens, auch wenn dieser den reglementmässigen Höchstbetrag übersteigt, verpflichtet.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 18. März unter dem Vorsitze des Directors Hallama stattgehabten Vereinsversammlung wurde die Frage erörtert, ob gesetzliche Bestimmungen über die Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften nothwendig und durchführbar erscheinen, durch welche die Localinteressenten (Gemeinden und Bezirke) zur Beitragsleistung zum Bau von Localbahnen herangezogen werden könnten. Ingenieur Büchelen wies nach, dass, wenn die bei den Wassergenossenschaften geltenden Rechtsanschauungen sinngemässe Anwendung auch bei Eisenbahn-Genossenschaften fänden, die Bildung solcher auf kaum zu überwindende Schwierigkeiten stossen würde. Das unter der zielbewussten Leitung seines früheren Landeshauptmannes und jetzigen Handelsministers auf dem Gebiete des Localbahnwesens bahnbrechend vorgegangene Steiermark hat bereits durch Heranziehung der Bezirksvertretungen zur Bezahlung eines jährlichen Minimalbetrages dem Bedürfnisse nach Errichtung von Eisenbahn-Genossenschaften Rechnung getragen. Im Weiteren beleuchtete der Redner jene Gesichtspunkte, von denen aus die Heranziehung der Localinteressenten betrachtet werden müsse, und bezeichnet er seinen Standpunkt zur Frage der Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften dahin, dass die Erlassung eines Gesetzes zur Bildung solcher Verbände ihm nicht als nothwendig erscheine, jedoch in manchen Fällen erwünscht wäre, soferne gesetzliche Bestimmungen über die von den Bezirken zu leistenden Beiträge beständen, ebenso auch betreffs der Beitragsleistung der Eisenbahnen, welche aus der durch die Localbahn hervorgerufenen Verkehrssteigerung bedeutenden Nutzen ziehen. Dr. Bing besprach sodann in sachlicher Weise die der gegenständlichen Frage vorangegangenen Vorschläge, die sich jedoch als den obwaltenden Verhältnissen nicht voll anpassende Organisationsformen manifestirten. Er glaube, dass man das Zwangsprincip fallen lassen und nur facultative Genossenschaften anstreben solle. Dr. Merores erklärte die Bildung von Zwangsgenossenschaften als die idealste Form. Erst für den Fall, als sich die legislativen Körperschaften dem Zwangsprincip gegenüber ablehnend verhalten würden, könnte man sich mit facultativen Genossenschaften, deren Mitglieder Gemeinden und Bezirke sind, begnügen. Nur in zweiter Reihe würde der Zwang in Betracht kommen, indem nach Analogie einiger Strassengesetze, z. B. Niederösterreich und Mähren, diejenigen Subjecte, deren Interesse an der Bahn erwiesen sei, nachträglich zwangsweise heranzuziehen wären, wodurch die Last der Gemeinden und Bezirke nach und nach wenigstens theilweise auf die einzelnen Interessenten überwälzt werden würde. Hierauf wurde die nachstehende, von Dr. Merores beantragte Resolution zum Beschlusse erhoben:

„Der Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens ist von der Ueberzeugung durchdrungen, dass als nothwendige Ergänzung der heutigen Localbahn-Gesetzgebung, die Aufstellung gesetzlicher Normen, betreffend die Bildung von Eisenbahn-Genossenschaften, anzustreben sei, da in dem Inslebentreten solcher Verbände eine wesentliche Vorraussetzung für eine weitere gedeihliche Entwicklung und Kräftigung des österreichischen Localbahnwesens liege; es wird daher der Vereinsausschuss aufgefordert, sich mit dem Studium dieser eminent wichtigen Frage eifrigst zu beschäftigen und über das Resultat seiner Berathungen seinerzeit Bericht zu erstatten, eventuell geeignete Anträge zu stellen.“

Generalversammlungen.

23. März. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
29. „ Ungarische Westbahn.
20. April. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
22. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 10. April 1895 werden im Verkehre zwischen Carlsbad und Bad Reichenhall über Eger—Regensburg—München nachstehende Fahrpreise und Gepäckstaxen eingeführt:

Einfache Fahrt			Gepäckstaxe für je 10 kg
für alle Züge		Personenzug	
I. Classe	II. Classe	III. Classe	
Mark			
46·40	31·20	16·60	1·77

Wien, am 18. März 1895. [178]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes vom 1. März 1888.

Die Tarifhefte Theil II, Heft 1, 2 und 3, dann Theil IV, giltig vom 1. März 1888, gelangen nicht mit 31. März 1895, sondern erst mit 31. Mai 1895 zur Aufhebung.

Wegen Einführung eines neuen Verbandstarifes wird rechtzeitig besondere Verlautbarung erfolgen.

Wien, am 19. März 1895. [179]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer, bezw. Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der in Nr. 33 dieses Blattes enthaltenen Kundmachung, betreffend die Einführung neuer Tarife in den obbezeichneten Eisenbahnverbänden, hat der dritte Absatz richtig zu lauten:

„Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze im Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande noch bis zum 16. Mai 1895 und im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande noch bis zum 12. Mai 1895 in Kraft.“

Wien, am 20. März 1895. [180]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Ausgabe der Nachträge II zum Local-Personen- und -Gütertarife.

Mit dem Tage der Eröffnung des Anschlusses in Smiřic treten in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag II zum Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck vom 15. Februar 1892, welcher
   1. Zonen- und Kilometerzeiger für die Station Smiřic (S.N.D.V.B.) und
   2. Stationstarife für einfache Fahrkarten im Verkehre mit Smiřic (S.N.D.V.B.)

   enthält, und

b) der Nachtrag II zu Theil II des Local-Gütertarifes vom 1. Jänner 1891, welcher
   1. Frachtsätze für die Station Smiřic (S.N.D.V.B.),
   2. Ergänzung des Ausnahmetarifes für Mehl und Mahlproducte etc., dann
   3. Ergänzung des Kilometerzeigers

   enthält.

Exemplare dieser Nachträge können bei der Direction in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. März 1895. [181]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc., bezw. der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft.

Einführung directer Frachtsätze nach Praskačka - Urbanic und Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik).

Mit Giltigkeit vom 10. April 1895 gelangen im Rahmen des Niederschlesischen Kohlentarifes nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 nach Station Praskačka-Urbanic directe Frachtsätze, welche durchwegs um 0·8 kr. pro 100 kg niedriger sind als die im genannten Tarife für Dobřenitz-Sirowatka enthaltenen Frachtsätze, und im Rahmen des Niederschlesischen Kohlentarifes nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1889 nach Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) directe Frachtsätze zur Einführung, welche gleich sind den in diesem Tarife für Velim enthaltenen Frachtsätzen.

Wien, am 18. März 1895. [182]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen finden die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes auf die Geflügelausstellung in Dillingen — 17. mit 20. März 1895 — Anwendung.

Hannover - Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1889. (Abfertigung nach Hagenow.) Frachtbriefe nach Hagenow ohne nähere Bahnhofsbezeichnung sind den Versendern zur entsprechenden Ergänzung zurückzugeben. Abweichungen hievon sind nur zulässig, wenn eine Rückfrage bei dem Versender unthunlich ist oder dieser den Ablieferungsbahnhof nicht angeben kann. In solchen Fällen wird auf Hagenow-Stadt abgefertigt, wenn aus dem Frachtbriefe hervorgeht, dass der Empfänger in der Stadt Hagenow wohnt. Ist dagegen der Wohnort des Empfängers aus dem Frachtbriefe nicht zu entnehmen, so hat die Abfertigung auf Hagenow-Heide zu erfolgen.

Badisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr; Tarif vom 1. Mai 1892. (Aufhebung der Fahrkarten Salzburg—Basel.) Ab 1. Mai werden die in Salzburg aufliegenden Fahrkarten nach Basel über Lindau—Konstanz und über Ulm—Mengen mangels Nachfrage eingezogen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der königl. bayerischen Localbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893.) Im Güterverkehre von der Localbahn-Haltestelle Kitzingen-Etwashausen nach Kitzingen loco und transit wird der Localbahnzuschlag für Eilgut ganz aufgelassen, ferner für Stückgut auf 2 Pfg. für 100 kg und für Wagenladungsgut auf 3 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 3. (Tarifkilometer-Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. März sind im Verkehre mit den nachgenannten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld, für welche bisher zum Theil im gemeinschaftlichen Hefte nachrichtlich aufgeführte Anstossfrachtsätze vorgesehen waren, directe Tarifkilometer in Kraft getreten.

Die Tarifkilometer sind zu ermitteln

für	durch Anstoss von Kilometer	an die Tarifkilometer der Station
Arolsen	25	Warburg
Berndorf (Waldeck)	37	„
Corbach	44	„
Fleckenberg	16	Altenhundem
Fredeburg	24	„
Freudenberg	14	Kirchen
Glaidorf	21	Altenhundem
Hasslinghausen	4	Schee
Hiddinghausen	6	„
Külte-Wetterburg	19	Warburg
Langenei	4	Altenhundem
Lenne	13	„
Mengeringhausen	28	Warburg
Niederfischbach	8	Kirchen
Saalhausen	9	Altenhundem
Schmallenberg	19	„
Silschede	9	Schee
Twiste	32	Warburg
Volkmarsen	15	„
Warburg-Altstadt	5	„
Wehbach	4	Kirchen
Welda	10	Warburg

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing. (Nachtrag III.) Mit Geltung vom 15. März wird zum Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893 der III. Nachtrag herausgegeben. Er enthält Aenderung der besonderen Bestimmungen, Aufnahme neuer Stationen in den Tarif und Berichtigungen. — Druckstücke dieses Nachtrages sind bei den am Tarife betheiligten Stationen zu haben.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 8.) Mit Giltigkeit vom 1. April tritt zum Heft 2 des Verbandsgütertarifes ein Nachtrag 8 in Kraft. — Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe im Directionsbezirke Magdeburg, Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommene Station Helmstedt des Directionsbezirkes Magdeburg, sowie verschiedene sonstige Aenderungen. — Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Kgl. Eisenbahn-Direction Erfurt. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarif.) Am 1. April tritt zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. preussischen Staatseisenbahnen etc. vom 1. April 1894 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen über die erweiterte Benützung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege, über die Einräumung von Wagenabtheilungen u. s. w. Bestimmungen über die vom 1. April ab stattfindende Ausgabe von Monatskarten an Stelle der bisherigen allgemeinen Zeitkarten, ferner abgeänderte Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerzeitkarten, sowie über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften und für Schulfahrten und Feriencolonien. Betreffs der letzteren Fahrvergünstigungen wird im Besonderen darauf hingewiesen, dass vom 1. April ab Anträge auf Bewilligung von Fahrpreis-Ermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften schriftlich an diejenige kgl. Eisenbahn-Direction zu richten sind, in deren Bezirk die Reise angetreten werden soll, und dass die Entscheidung darüber, ob die Fahrpreis-Ermässigung für Schulfahrten und Feriencolonien auch für die Benützung von Schnellzügen, sowie an Sonn- und Festtagen zu gewähren ist, vom 1. April der der Ausgangsstation vorgesetzten kgl. Eisenbahn-Direction obliegt. Die in den Nachtrag aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1² genehmigt worden. — Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.) (Frachtermässigung für Saatkartoffeln.) Saatkartoffeln in Ladungen von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach dem Kreise Montjoie werden in der Zeit vom 10. März bis zum 20. April für 60 pCt. der tarifmässigen Fracht (Rohstofftarif) unter den nachstehenden Bedingungen befördert:

1. In dem Frachtbriefe ist die Verwendung der Kartoffeln als „Saatkartoffeln“ thunlichst anzugeben.
2. Es wird zunächst der volle Frachtsatz des Rohstofftarifes berechnet, der Unterschied zwischen diesem und dem um 40 pCt. gekürzten Frachtsatze indessen dem Empfänger nachträglich zurückerstattet, wenn die thatsächliche Verwendung der Kartoffeln als Saatkartoffeln nachgewiesen wird.
3. Anträge auf nachträgliche Gewährung der Frachtermässigung sind binnen längstens drei Monaten nach stattgehabter Aufgabe zum Transport bei der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.) anzubringen. Den Anträgen sind die Original-Frachtbriefe beizufügen nebst einer amtlichen Bescheinigung einer öffentlichen Behörde (auch des Gemeindevorstehers) oder des Vorstandes des landwirthschaftlichen Vereines, durch welche die vollständige Verwendung der in den Frachtbriefen bezeichneten Sendungen als Saatkartoffeln nachgewiesen wird.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarife.) Am 1. April tritt zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II für den Eisenbahn-Directionsbezirk Berlin vom 1. April 1894 ein Nachtrag I in Kraft, welcher die gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigten Ergänzungen, bezw. Abänderungen der besonderen Bestimmungen zu den §§ 10, 11, 12 und 13 der Verkehrsordnung enthält. — Abzüge dieses Nachtrages können von dem Auskunftsbureau der kgl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) unentgeltlich bezogen werden.

— (Directer Vieh- etc. Verkehr mit der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.) Mit dem 20. März wurde die Station Rummelsburg-Viehladestelle des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin und Bromberg einerseits und Stationen der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn andererseits einbezogen. — Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter- und Gepäck-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachtrag XX zum Kilometerzeiger.) Mit Giltigkeit vom 1. März, bezw. vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Reichenbach i. V.—Mylau ist der vorbezeichnete Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnengüterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft getreten. Derselbe enthält:

1. Ergänzung und Aenderung der Vorbemerkungen;
2. Aenderungen von Stationsbezeichnungen;
3. Entfernungen für die Verkehrsstelle Zschaitz, sowie für die Verkehrsstellen der neuen Linie Reichenbach i. V.—Mylau.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Centimes in Gold					
548	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	I. Eisen und Stahl II. Eisen- und Stahlwaaren } laut Ausnahmetarif Nr. 7 des nebenbezeichneten Tarifes	Kapfenberg	Belgrad loco	Unter Beachtung der für den Ausnahmetarif Nr. 7 des nebenbezeichneten Tarifes enthaltenen Bestimmungen. a) für Quantitäten unter 5000 kg b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg } pro Wagen und Frachtbrief c) " " " " " 10000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Durchführung im Tarifwege	Heft III des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Jänner 1895	I. a) 369 b) 317 c) — II. a) 369 b) 335 c) —	I. a) 361 b) 309 c) — II. a) 361 b) 327 c) —	I. a) 8 b) 8 c) — II. a) 8 b) 8 c) —	Im Kartirungswege		
				Kapfenberg	Belgrad transit				I. a) 361 b) 309 c) — II. a) 361 b) 327 c) —	I. a) 353 b) 301 c) — II. a) 353 b) 319 c) —	I. a) 8 b) 8 c) — II. a) 8 b) 8 c) —			
				Spital am Semmering	Belgrad loco				Bestehen keine directen Frachtsätze	I. a) 379 b) 327 c) 209 II. a) 379 b) 345 c) 245				
				Spital am Semmering	Belgrad transit					I. a) 371 b) 319 c) 204 II. a) 371 b) 337 c) 240				
				Steinhaus	Belgrad loco					I. a) 379 b) 327 c) 210 II. a) 379 b) 345 c) 245				
				Steinhaus	Belgrad transit					I. a) 371 b) 319 c) 205 II. a) 371 b) 337 c) 240				
549	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Sperrige Güter	Wien K.F.J.B.	Carlsbad	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Mai 1895	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	364 kr. ö. W.	357·1 kr. ö. W.	6·9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
550	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Borysław Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Krosno Olsanica Rymanów Skolyszyn Ustrzyki Zagorzany	Brassó	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit directen Frachtbriefen unter Adresse einer Petroleum-Raffinerie	Vom 1. April 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 131 142 126 134 129 126 118 124 137 124 139		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gegeben muss	Besondere Bemerkungen
551	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Destillir- und Dampfkessel nebst Zugehör, insoweit selbes nach Classe I und II tarifirt wird, dann Pumpen und eine Brückenwaage, bei Aufgabe in jeder Menge	Brünn	Trzebinia	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen bei der Anlage und ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Trzebinia bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. 96·4	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das baufführende industrielle Etablissement in Trzebinia als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				M.-Ostrau						39·0				
				Oderberg						36·3				
				Oswięcim						12·6				
				Myslowitz						13·6				
				Wien Nordbahnhof						127·4				
			Eiserne Kühler, Reservoirbleche und Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	M.-Ostrau						27·6				
				Oderberg						25·5				
				Myslowitz						7·5				
				Wien Nordbahnhof						97·2				
552	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steinmateriale	Zdounek	Kremsier transito (für Sendungen nach Kojetein)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung und Verwendung der Sendungen für den Bau der Localbahn Kojetein-Tobitschau; Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Für die Dauer des Baues, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	8·7 kr.	5·2 kr.	3·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seiten der den Bau beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen beim Baue der nebenbezeichneten Localbahn verwendet wurden. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente, welche nicht wieder zurückgestellt werden, sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
553	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kanal- und Verblendziegel, auch aus feuerfestem Thon, aus Posit. 7—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zliv	Nussdorf und Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	38 kr.	30 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		
554	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hornvieh	Lemberg Stanislau	Jaroslau Lemberg	Beförderung mit Sondergüterzügen bei Frachtzahlung für die wirklich verfrachteten Wagenladungen, mindestens aber für 20 Wagenladungen pro Zug von der Ausgangsstation des Zuges bis Lemberg oder Jaroslau und für mindestens 36 bis höchstens 40 Wagenladungen pro Zug von Lemberg, resp. Jaroslau nach Wien (St. Marx). Directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). Die mit den Sonderzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig getränkt und gefüttert worden sein, dass während des Transportes nach Wien (St. Marx) nur eine Tränkung in Oswięcim erforderlich wird	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Anwendung des Ausnahmetarifes für Grosshornvieh in Wagenladungen ab galizischen und bukowinaer Stationen nach Wien (St. Marx) vom 1. August 1885 auch in dem Falle, wenn sich die Gebühr für Sondergüterzüge laut Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893, Abschnitt C VIII, höher stellen sollte		Verschieden	Im Kartirungswege	Die näheren Bestimmungen rücksichtlich der Bereitstellung der Sondergüterzüge sind mit der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg zu vereinbaren	Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte Nr. 1, Pos. 9, und Nr. 5, Pos. 133, vom 1., bezw. 10. Jänner l. J. veröffentlichten Bestimmungen ausser Kraft
555	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Horka via Čellechowitz	Prossnitz Localb. loco	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	14 kr.	10 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
556	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel, Mauer- und Dachziegel	Gramat-Neusiedl trs.	Mannersdorf	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	10·8 kr.	8·0 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In Nummer 34 dieses Blattes vom 19. März 1895, sub fortlauf. Nr. 515, soll es in der Rubrik „für Artikel" statt „Sägebleche" richtig heissen „Sägebloche".

Bau-Ausschreibung.

In dem h. o. Directionsbezirk wird in der Station St. Veit a. d. Gl. das daselbst bestehende Aufnahmsgebäude vergrössert, und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für dieses Object beträgt ca. 8300 fl.

Diesbezügliche Offerte, mit einem 50 kr.-Stempel per Bogen versehen, sind bis zum **30. März l. J., 12 Uhr Mittags**, an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in St. Veit a. d. Gl.“ einzubringen.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projectspläne, allgemeine und specielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach einzusehen, und können daselbst auch Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehende Arbeit wird der **15. September 1895** bestimmt.

Villach, im März 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. — **Wien, 28. März 1895.** — **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn zwischen den Stationen Laibach und Franzdorf nach Oberlaibach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bergingenieur August Głowacki in Laibach die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn zwischen den Stationen Laibach und Franzdorf über Log nach Oberlaibach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. März 1895. Z. 1315.

Locomotivprüfungen im Jahre 1894.

Im Jahre 1894 wurden im Ganzen 100 Locomotiven (gegen 138 im Vorjahre) der gesetzlich vorgeschriebenen technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Von diesen 100 Locomotiven sind 63 mit Schlepptender versehen und 37 Tenderlocomotiven. Unter den erprobten Maschinen sind 10 Stück schmalspurige, und zwar wurden dieselben beschafft: 4 Stück für die Murthalbahn, 3 Stück für die Salzkammergut-Localbahn, worunter 2 Zahnrad-Locomotiven (System Abt) für den Schafberg gehören, 1 Stück für die Schleppbahn zur Fabrik Zliv, 1 Stück für die Waldbahn der Firma Wirth & Gottlieb und 1 Stück für das Teplitzer Eisenwerk.

In den inländischen Fabriken wurden 94 Stück neue Locomotiven erbaut, und zwar 31 Stück in der Locomotivfabrik zu Wr. Neustadt, 21 Stück in der Floridsdorfer Locomotivfabrik, 20 Stück in der landesbefugten Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, 22 Stück in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz. Die übrigen 6 Locomotiven, welche aus dem Auslande bezogen wurden, haben geliefert: 5 Stück die Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München und 1 Stück die Märkische Locomotivfabrik in Schlachtensee bei Berlin. Von diesen 6 Stück finden 2 Stück auf der Auspitzer Localbahn und 4 Stück auf Schlepp- und Industriebahnen Verwendung.

Die weitaus grösste Anzahl von Locomotiven, nämlich 40 Stück, wurde für die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erprobt; für die Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft 2 Stück, für die Auspitzer Localbahn 2 Stück, für die Bozen-Meraner Bahn und Brünner Localbahn je 1 Stück, für die Bukowinaer Localbahnen und die Eisenbahn Lemberg-Bełzec je 2 Stück, für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 5 Stück, für die Militärbahn Banjaluka-Doberlin 1 Stück, die Murthalbahn 4 Stück, die Oesterr. Nordwestbahn 2 Stück, die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 7 Stück, für die Kladno-Nučicer Bahn der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft 1 Stück, für die Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz 4 Stück, für die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn 5 Stück, für die Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 3 Stück, für die Schleppbahnen Annathal-Rothau, zur Fabrik in Zliv und zum Ellyschachte je 1 Stück, für die Südbahn-Gesellschaft 10 Stück, für die Waldbahn der Firma Wirth & Gottlieb, die Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl-Puchstein und für die Werksbahn des Teplitzer Eisenwerkes je 1 Stück und schliesslich für die Wiener Localbahnen 2 Stück.

Von den gesammten Locomotiven waren die meisten mit innerhalb der Räder liegenden Rahmen und alle mit ausserhalb derselben liegenden Cylindern, mit für variable

Expansion eingerichteten Steuerungen (Systeme Stephenson, Gooch, Allan, Heusinger von Waldegg), sowie mit Vacuumbremsen, bezw. Ejectoren zur Bethätigung der Bremsen des Wagenzuges eingerichtet, und werden die Kessel sämmtlicher Locomotiven mit je 2 Injectoren gespeist. Mit Geschwindigkeitsmessern (System Haushälter) erscheinen 28 Locomotiven ausgerüstet. Mit zwei für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Locomotiven wurde die grösste Geschwindigkeit von 128 km per Stunde erreicht. Diese beiden Locomotiven gehören jener Serie an, welche für den Bade-Expresszug der Strecke Wien—Eger bestimmt sind.

Stand der Tramways mit mechanischer Zugförderung in Italien am 1. Jänner 1895.

Tramway-Unternehmungen mit mechanischer Zugförderung waren am 1. Jänner 1895 59 im Betriebe, und zwar:

(Die Linien mit elektrischem Betriebe sind mit * bezeichnet.)

Unternehmung und Linien	Länge der einzelnen Linien in Kilometer	Zusammen
Actiengesellschaft der Provinz Alessandria.		
Alessandria-Casale	32·000	
Alessandria-Marengo-Sale	24·000	
Marengo-Spinetta	1·200	57.200
Remolti Vincenzo.		
Bivio Camagna—Orti-Vignale—Altavilla	15·363	
Bivio S. Michele-Altavilla-Montemagno	25·750	41·113
Actiengesellschaft Credito torinese.		
Asti-Costanze	18·066	
Asti-S. Damiano-Canale	21·320	39·386
General-Tramway-Actiengesellschaft.		
Bari-Bartella	65·000	65·000
Actiengesellschaft für Drahtseilbahnen und Tramways.		
Bahnstation Bergamo-Drahtseilbahn .	1·398	1·398
General-Actiengesellschaft der Secundärbahnen.		
Bergamo-Soncino	41·365	
Biella-Cosatto	11·025	
Ivrea-Santhià	28·971	81·361
Interprovinziale Tramway-Gesellschaft Mailand-Bergamo-Cremona.		
Bergamo-Treviglio-Lodi	45·137	
Treviglio-Caravaggio	5·000	
Mailand-Melegano-Lodi	29·500	
Melegano-Sant' Angelo	15·285	
Mailand-Villa Fornaci-Vaprio . . .	28·800	
Villa Fornaci-Treviglio	12·080	
Cascina Gobba-Vimereate	15·040	
Brugherio-Monza	3·730	154·572
The Piacenza, Bettola and Cremona Tramway Company limited.		
Bettola-Piacenza-Cremona	68·755	
Grazzano-Niviano-Rivergaro	8·000	76·755
Actiengesellschaft für Eisenbahnen und Tramways der Provinz Emilia.		
Bologna-Bazzano-Vignola	32·400	32·400
Venetianische Gesellschaft für öffentliche Unternehmungen und Bauten.		
Bologna-Imola	31·863	
Padua-Bagnoli	27·725	
Padua-Piove	17·700	
Padua-Stra Fusina	35·558	
Malcontenta-Mestre	5·500	118·346
Actiengesellschaft für Dampftramways Bologna-Pieve di Cento und Bologna-Malalbergo.		
Bologna-Pieve di Cento	30·000	
Dozza-Malalbergo	35·000	65·000
Unternehmung Corradi Alberto.		
Borgo San Donnino-Salso Maggiore .	9·589	9·589
Dampftramway der Provinz Brescia.		
Brescia-Ponte sul Mella	2·154	
Brescia-Gardone-Val Trompia . . .	19·640	
Brescia-Orzinuovi	28·289	
Brescia-Termini-Vestone	48·366	
Termini-Salò	10·613	109·062
Unternehmung Merello Cav. Luigi.		
Cagliari-Quartu-S. Elena	9·970	9·970
Unternehmung Biglia Cav. Giovanni.		
Cremona-Casalmaggiore	44·491	
Casalmaggiore-Ponte delle Majocete .	5·462	49·953
Unternehmung Bastogi Carlo.		
Cremona-Ostiano	21·625	21·625
Unternehmung Vigna Tagliante Francesco.		
Cuneo-Borgo San Dalmazzo	8·000	8·000
General-Actiengesellschaft der pimontesischen Dampftramway.		
Cuneo-Dronero	18·460	
Cuneo-Saluzzo	30·200	
Costigliole-Venasca	7·470	
Saluzzo-Revello	8·350	
Saluzzo-Pinerolo	30·809	
Turin-Carignano-Saluzzo	45·427	
Bivio Moncalieri-Moncalieri	0·860	
Carignano-Carmagnola	7·518	158·094
Tramway-Actiengesellschaft der Provinz Florenz.		
Florenz-Fiesole*	7·300	
Florenz-Greve	30·369	
Florenz-Gelsomino	5·878	
Ponti dei Falciani-S. Casciano . . .	4·390	47·937
Florentinische Tramway-Gesellschaft.		
Florenz-Lastra a Signa	12·896	
Florenz-Prato	19·455	
Florenz-Poggio a Cajano	11·690	
Ponte alle Mosse-Cascine	0·804	44·845
Elektrische und Drahtseileisenbahn-Unternehmung Luigi Mignacco.		
Genua Piazza Corvetto-Piazza Manin*	0·800	0·800
The Lombardi Railway Company limited.		
Lodi-Loncino-Orzinuovi	40·465	
Mailand-Seregno-Giussano	24·840	
Cusano-Monza-Carate	21·000	
Seregno-Carate	3·510	
Sant' Angelo-Lodi	10·860	100·675

Unternehmung und Linien	Länge der einzelnen Linien in Kilometer	Zusammen
Dampftramway-Gesellschaft der Provinzen Verona und Vicenza.		
Lonigo Stadt-Lonigo Bahnhof . . .	4·200	
Verona-Lonigo-Cologna	41·686	
Caldiero-Tregnago	11·383	57·269
Unternehmung E. Balestreri.		
Lucca-Ponte a Moriano	9·420	9·420
Unternehmung Valentini-Mazzorin.		
Mantua-Asola	36·540	
Mantua-Viadana	40·591	77·131
Soc. anonyme d'entreprise générale des traveaux.		
Mantua-Brescia	70·124	
Mantua-Ostiglia	37·365	107·489
Actiengesellschaft der Tramway von Massa.		
Massa-Marina S. Guiseppe	4·500	
Massa Stadt-Massa Bahnhof	1·500	
Massa-Canevara	3·850	
Canevara-Poggio del Piastrone . . .	1·500	
Poggio del Piastrone-Ponte del Forno	0·740	12·090
Tramway-Gesellschaft der Romagna.		
Meldola-Forli-Ravenna	39·272	
Forli Barriera Mazzini-Fondiera . .	0·457	
Ravenna Corso Garibaldi-Darsena .	0·689	40·418
Actiengesellschaft „Tramways siciliani“.		
Messina-Barcellona	62·428	
Messina-Giampilieri	18·528	80·956
Italienische Elektricitätsgesellschaft (System Edison).		
Mailand Domplatz-Corso Sempione * .	3·140	3·140
Actiengesellschaft der Tramways und Secundärbahnen Rom-Mailand-Bologna.		
Mailand-Cagnola-Gallarate	39·619	
Rom-Tivoli	28·250	67·869
Gesellschaft der „Nord-Milano“.		
Cagnola-Saronno	17·660	
Saronno-Grandate	18·160	35·820
Gesellschaft der Ticino-Eisenbahnen.		
Mailand-Pavia	31·748	
Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo .	27·260	
Vigevano-Ottobiano	19·344	
Novara-Biandrate	11·800	
Novara-Vigevano	31·733	
Pavia-S. Angelo	22·695	
Vercelli-Biandrate Fara	32·070	
Vercelli-Casale	30·243	
Voghera-Stradella	20·285	
Voghera-Rivanazzano	7·510	239·685
Actiengesellschaft „Tramways Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano“.		
Mailand-Sedriano-Magenta	23·470	
Sedriano-Castano	19·487	42·957
Actiengesellschaft der Secundärbahn Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.		
Modena-Maranello	16·316	16·316
Unternehmung Cav. Angelo del Vecchio.		
Mondovi-San Michele	10·500	10·500

Unternehmung und Linien	Länge der einzelnen Linien in Kilometer	Zusammen
Actiengesellschaft „Monza-Barzanò“.		
Monza-Barzanò	19·365	19·365
Actiengesellschaft der Tramway Monza-Trezzo-Bergamo.		
Monza-Trezzo-Bergamo	38·317	38·317
Neapolitanische Tramway-Gesellschaft.		
Neapel-Torretta	5·650	
Neapel-Pozzuoli	9·300	
Verlängerung in die Ortschaft Pozzuoli	0·537	15·487
Actiengesellschaft Provinzial-Tramway von Neapel.		
Neapel-Capodichino-Gaivano	14·651	
Capodichino-Aversa	13·030	
Melito-Giugliano	1·350	29·031
Actiengesellschaft der Tramway von Nord-Neapel.		
Neapel-Giugliano	7·800	
Abzweigung nach Mugnano	1·000	8·800
Actiengesellschaft der Tramway Novi-Ovada.		
Novi-Ovada	23·238	23·238
Nationale Actiengesellschaft für Tramways und Eisenbahnen.		
Parma-Busseto via Secondo und Zibello	44·783	
Parma-Busseto via Soragno	33·286	
Soragno-Borgo S. Donnino	8·350	
Parma-Langhirano	23·500	
Parma-Traversetolo	17·099	127·018
Unternehmung Dollfus & Comp.		
Piacenza-Nibiano	25·143	25·143
Actiengesellschaft für die Dampftramway Pinerolo-Perosa Argentina.		
Pinerolo-Perosa Argentina	17·972	17·972
Italien. Gesellschaft für die Secundärbahnen und Dampftramways von Pisa.		
Pisa-Marina	13·300	
Pisa-Pontedera	20·644	
Navacchio-Calci	5·333	39·277
Actiengesellschaft für die Central-Eisenbahn und Tramway von Canavese.		
Rivarolo-Cuorgnè	10·422	
Turin-Legnì-Volpiano	18·188	28·610
Unternehmung Michelangelo Cattori.		
Rom-Villa Borghese *	1·010	1·010
Unternehmung Grattoni.		
Sale-Tortona-Monleale	22·462	22·462
Unternehmung Angelo Bella.		
Spinetta-Mandrogne	6·900	6·900
Actiengesellschaft der Tramway von Turin.		
Turin-Gassino-Brusasco	37·005	
Chivasso Bahnhof-Chivasso Stadt . .	1·270	
Turin-Moncalieri-Poirino	25·545	
Turin-Settimo	11·115	74·935
Actiengesellschaft der Dampftramways der Provinz Turin.		
Turin-Orbassano-Giaveno	30·157	
Orbassano-Piossasco-Cumiana . . .	15·380	
Turin Tramwaystation-Bahnhof . . .	1·350	
Turin-Stussinigi-Vinovo	14·970	61·857

Unternehmung und Linien	Länge der einzelnen Linien in Kilometer	Zusammen
Actiengesellschaft der östlichen Tramways der Provinz Turin.		
Turin-Pianezza	10·760	
Lucento-Venaria-Reale	5·005	
Gravetta-Druent	5·363	21·128
Banca Tiberina.		
Turin-Tesoriera-Rivoli	12·015	12·015
Actiengesellschaft für die Eisenbahn Turin-Cirié-Lanzo.		
Turin-Venaria Reale	8·144	8·144
Unternehmung Carlo Neufeld.		
Udine-San Daniele	29·195	29·195
„La Bielloise", Actiengesellschaft für Bau und Betrieb von Tramways in Italien.		
Vercelli-Aranco	47·900	
Vercelli-Biella	42·187	
Vercelli-Trino	17·900	107·987
Actiengesellschaft „The province of Vicenza".		
Vicenza-Valdagno	34·696	
San Vitale-Arzignano	5·000	39·696
Summe		2.851·728

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Ybbsthal-Bahn. (Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Variante der verlegten Station Waidhofen a. d. Ybbs in km 1·6—2·1 der Ybbsthal-Bahn auf den 30. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Dr. v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 4660.]

Projectirte elektrische Localbahn von Teplitz nach Eichwald. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung hinsichtlich des von der internationalen Elektricitäts-Gesellschaft in Wien im Vereine mit der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Detailprojectes für eine vom Schulplatze in Teplitz ausgehende, nach Eichwald führende eingeleisige schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe auf den 26. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 13.805.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz.) Das Project für Herstellung einer Sicherungsanlage für das Fahren in Raumdistanz in der Strecke Wien—Floridsdorf wurde genehmigt. [14. März, Z. 15.151.]

— (Gasrohrleitung in Oderberg.) Für Zwecke der in der Gemeinde Schönichel gelegenen Bahnhofcolonie wurde auf dem Bahnhofe in Oderberg die Legung einer Gasrohrleitung vorgenommen. [10. März, Z. 9793.]

Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Elektrisches Distanzsignal in Mosty.) An Stelle des bestehenden mechanischen Distanzsignals in der Ausweiche Mosty wurde ein elektrisches Distanzsignal nach System Teirich & Leopolder aufgestellt. [8. März, Z. 13.163.]

Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einführung der elektrischen Beleuchtung am Bahnhofe in Wien) Das Project für Herstellung der elektrischen Beleuchtung des Restaurationssaales I. und II. Classe im Aufnahmsgebäude in Wien wurde genehmigt. [10. März, Z. 62.962 ex 1894.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Eisenbahn. (Aenderung in der Fahrordnung.) Am 15. April werden in der Strecke Aussig—Komotau der Schnellzug Nr. 1 und im Anschlusse an denselben in der Strecke Komotau—Karlsbad der Schnellzug Nr. 5, dann unter Auflassung des gegenwärtig verkehrenden Personenzuges Nr. 15 in der Strecke Aussig—Teplitz der Personenzug Nr. 7 mit den folgenden Verkehrszeiten in Verkehr gesetzt werden: Schnellzug 1 A.T.E. ab Aussig St.E.G. 1 U. 53 M. Nm., an Komotau 3 U. 27 M. Nm. Schnellzug 5 B.E.B. ab Komotau 3 U. 35 M. Nm., an Karlsbad 5 U. 6 M. Nm., Personenzug 7 A.T.E. ab Aussig A.T.E. 2 U. 6 M. Nachmittags, an Teplitz 2 U. 38 M. Nm. In Aussig hat Schnellzug 1 Anschluss an den von Berlin über Elsterwerda und Dresden um 7 U. 55 M. Früh abgehenden Zug 62 und Anschluss an einen von Leipzig um 8 U. 45 M. Früh abgehenden Zug.

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausrüstung des Personals nur mit je vier Stück neuartigen Knallkapseln.) In den derzeit auf der Oesterr. Nordwestbahn in Verwendung stehenden Knallkapselbüchsen können von den Knallkapseln der Patronenfabrik vormals Sellier & Bellot in Prag höchstens vier Stück untergebracht werden. Wollte daher die Bahnverwaltung das Personale wie bisher mit je sechs Knallkapseln ausrüsten, so müsste sie diese Knallkapselbüchsen verwerfen und durch neue, jedenfalls weniger handsame ersetzen. Da nun das Maschinenpersonale, der Zugführer und der Signalmann eines jeden Zuges, ferner die Bahn- und Weichenwächter mit Knallkapseln in Blechbüchsen betheilt sind und somit eine etwa nothwendig werdende gegenseitige Aushilfe ermöglicht ist, so hat die k. k. General-Inspection gestattet, dass auf der Oesterr. Nordwestbahn das Personale nur mit je vier Stück neuartigen Knallkapseln ausgerüstet werde. [7. März, G.-I.-Z. 3944.]

Gailthal-Bahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit: Localcommission.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die Localcommission, betreffend die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Gailthal-Bahn von 25 auf 30 km per Stunde auf den 27. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungssecretär Richard Kreuter betraut. [H.-M.-Z. 16.232.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf 90 km per Stunde.) Mit Rücksicht auf die ausserordentlich günstigen Richtungsverhältnisse und die sorgfältige Erhaltung des Oberbaues auf den Linien Wien—Krakau und Lundenburg—Brünn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat das Handelsministerium, einem bezüglichen Ansuchen der genannten Verwaltung Folge gebend, principiell gestattet, dass bei den neuen Tagesschnellzügen, welche mit 1. Mai 1895 zwischen Wien und Krakau ins Leben gerufen werden, und bei den Schnellzügen zwischen Wien und Brünn die nach Art. 20, P. 106, der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe gestattete Maximalgeschwindigkeit von 80 km auf 90 km per Stunde erhöht werde.

Die definitive Genehmigung dieser Fahrgeschwindigkeits-Erhöhung wird von den Resultaten diesbezüglich einzuleitender Probefahrten abhängig gemacht.

Gleichzeitig wurde das Befahren vollkommen versicherter, bezw. verlässlich gesperrter Wechsel gegen die Spitze mit einer Geschwindigkeit von 60 km per Stunde gegen Einhaltung der Bedingungen, dass

1. der betreffende Zug mit continuirlicher Bremse ausgerüstet ist,
2. die Fahrt in gerader Richtung erfolgt, und
3. die Weichen in gerader Bahn liegen, und bei anschliessenden Bögen die für den vorgeschriebenen Ueberhöhungsverlauf erforderlichen geraden Geleisestrecken vorhanden sind,

gestattet.

Wechsel älterer Construction sind noch vor Einführung der erhöhten Geschwindigkeit zu entfernen.

Ebenso sind in den Hauptgeleisen der Stationen eventuell noch liegende Schienen des Systems A mit festem Stosse und Flachlaschen auszuwechseln.

Auch das Befahren der Wechsel nach der Spitze mit der vollen Streckengeschwindigkeit wurde gegen Einhaltung der vorstehend angeführten Bedingungen für zulässig erkannt.

Eine weitere Voraussetzung für die Gestattung dieser Fahrgeschwindigkeiten bei Befahrung der Wechsel ist, dass der Erhaltung und Bedienung der von den Zügen mit 60 km per Stunde, bezw. mit der Streckengeschwindigkeit zu befahrenden Wechsel eine ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werde. [Z. 8107.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

23. März. Gesammtverkehr auf der Localbahn Hadikfalva-Radautz wieder aufgenommen.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

26 März. In Folge anhaltenden Regens und Ueberfluthung der Bahn wurde Vormittags auf der Localbahn Grosslupp-Gottschee zwischen Gutenfels und Grosslaschitz Strecke unfahrbar; Personen-, Post- und Gepäcksverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

25. März. Strecke Rosenthal—Röchlitz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wegen Dammrutschung bei km 2·1 nach Zug 1702 bis auf Weiteres unfahrbar. Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

26. März. Die durch Dammrutschung in der Strecke Rosenthal—Röchlitz hervorgerufene Verkehrsstörung wurde behoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1285	15.472	5.317	22.074	56	257	57	370	1·6	281	19	221	11	.	.	.	2	3	4
Nordöstliche Linien	168	3.082	3.764	7.014	66	308	160	534	7·6	205	6	187	352	.	.	.	2	.	22
Dalmatiner Staatsbahn	.	248	.	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	56	548	224	828	.	15	1	16	1·9	11	.	4	1	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	365	308	673	.	11	1	12	1·7	12	1	2	2	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	168	952	812	1.932	6	13	2	21	1·0	18	5	33	4	5	.	.	4	.	9
Buschtěhrader Eisenbahn	112	336	1.428	1.876	18	24	40	82	4·3	52	7	31	30	4	.	.	2	.	17
Eisenbahn Wien-Aspang	.	280	672	952	.	9	1	10	1·0	8	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	168	364	.	7	1	8	2·1	7	.	.	.	.	.	.	1	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	436	3.798	2.789	7.023	87	165	32	284	4·0	271	14	122	86	1	.	.	7	.	87
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	392	.	392	.	13	.	13	3·3	6	.	4	3	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	343	4.048	504	4.895	88	80	1	169	3·4	135	2	64	31	.	.	.	5	.	91
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	472	4.297	2.843	7.612	105	242	69	416	5·4	346	5	178	150	.	.	.	2	4	20
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	224	36	260	.	20	2	22	8·4	21	.	1	2	.	.	.	.	.	4
Südbahn-Gesellschaft	650	4.329	700	5.679	64	92	29	185	3·2	124	9	58	102	.	.	.	2	2	81
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.290	196	1.486	.	33	.	33	2·2	35	.	2	4	.	.	.	1	.	34
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	112	168	280	.	.	7	7	2·5	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	23	1.176	.	1.199	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3713	11.313	19.985	65.011	498	1289	403	2182	.	1532	68	915	778	10	.	.	29	9	372

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
4. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 1·0 „
5. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·0 „
6. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·6 „
7. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 1·7 „
8. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·9 „
9. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 2·1 „
10. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 2·2 „
11. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·5 pCt.
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 3·2 „
13. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 3·3 „
14. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 3·4 „
15. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 4·0 „
16. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 4·3 „
17. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . . 5·1 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 7·6 „
19. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 8·4 „

Die auf den nordöstlichen Linien der Oesterr. Staatsbahnen und auf den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in grösserer Zahl vorgekommenen Zugsverspätungen sind meistentheils durch Schneeverwehungen entstanden. Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn wurde ein grosser Theil der Verspätungen durch das Abwarten der durch Schneeverwehungen verspäteten Anschlusszüge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verursacht.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Segesvár (Schässburg)—Szent-Ágotha. (Gesetzentwurfs-Vorlage.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 25 ex 1895 publicirt den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf über eine von der Station Segesvár der Hauptlinie Budapest—Nagyvarad (Grosswardein)—Segesvár—Brassó (Kronstadt)—Predeal und der Linie Segesvár—Székely-Udvarhely der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, vorläufig bis Szent-Ágotha (Comitat Nagy-Küküllö [Gross-Kokelburg], Siebenbürgen) führende schmalspurige Localbahn, welche seinerzeit von Szent-Ágotha aus mit Benützung des Hortobág-Thales ihre weitere Fortsetzung in der Station Nagy-Szeben (Kronstadt) zum Anschlusse an die Linien Kis-Kapus (Klein-Köpisch)—Nagy-Szeben—Fogaras und Nagy-Szeben—Nagy-Disznód (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1894. Vorconcession Post 4) finden wird. Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 mit Rücksicht auf die dortigen Terrainverhältnisse in einer Länge von 18·9 km als schmalspurige Localbahn (Spurweite 0·76 m) herzustellenden Linie ist mit 604.000 fl., d. i. mit 12.352 fl. per laufenden Bahnkilometer, bemessen.

Projectirte Linie Eger (Erlau)—Nádasd der Mátraer Localbahnen. (Trassenbestimmung.) Die an dem Bau der projectirten Linie Eger—Nádasd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1) der Mátraer Localbahnen meistinteressirte Stadtcommune Eger hat den Beschluss gefasst, den Bau dieser Linie in dem Falle durch Gewährung einer namhaften Subvention zu fördern, wenn durch Annahme der Trasse über Felnémet, Szarvaskö, Monosbel und Mikófalva die auf möglichst kürzestem Wege herzustellende directe Verbindung zwischen der Endstation Eger der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Füzes-Abony—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Endstation Nádasd der projectirten Linie hergestellt würde, von wo aus durch Fortsetzung der derzeit gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Bánréve—Ózd zum Anschlusse an die zukünftige Station Nádasd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, Vorconcession Post 4 a, b, c) die Verbindung mit der Linie Fülek—Bánréve—Miskolcz hergestellt werden wird. Die Commune Eger verpflichtet sich in diesem Falle und wenn ferner der Bau innerhalb von sechs Monaten nach Ertheilung der definitiven Concession in Angriff genommen werden sollte, zu einer in Annuitäten von 5000 fl. zu bezahlenden Subvention per 250.000 fl.

Projectirte Localbahn Sopron—Pozsony (Oedenburg—Pressburg) längs dem Fertötó (Neusiedler See). (Ausführungsbeschluss.) In einer jüngst unter Vorsitz des Obergespans des Comitates Pozsony abgehaltenen Conferenz der Interessenten der Comitate Sopron, Moson (Wieselburg) und Pozsony hat der Vorsitzende die Mittheilung erstattet, dass die zur Concessionirung der projectirten Eisenbahn Sopron—Neszida (Neusiedl am See)—Pozsony im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 erforderliche Anzahl von Stammactien nahezu voll gezeichnet ist und der noch fehlende Restbetrag pro rata der bisherig gezeichneten Beträge nachträglich unter die Interessenten vertheilt werden wird. Nachdem nun auch die Finanzirung dieser wichtigen Linie unzweifelhaft erscheint, kann die Verwirklichung des Projectes als gesichert betrachtet werden. Durch die Linie Sopron—Pozsony, welche ausser den fürstlich Esterhazy'schen Domänen auch noch andere bedeutende Grossgrundbesitze durchschneidet und zumeist wohlhabende Gemeinden berührt, werden die Linien Wr.-Neustadt—Oedenburg—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft, Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurth, Budapest—Bruck a. L.—(Wien) und Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) unter einander und jenseits der Donau von der Station Pozsony der Linie Budapest—Pozsony—Marchegg aus mit dem nordwestlichen Betriebsnetze der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbunden, und wird von der Station Csácza der Kaschau-Oderberger Bahn aus durch Vermittlung der Anschlussbahnen via Zsolna, Pozsony—Sopron—Szombathely, d. i. längs der österreichisch-ungarischen Grenze, die derzeit kürzeste Verbindung des äussersten Nordwestens Ungarns mit Steiermark und dem südlichen Betriebsnetze der Monarchie hergestellt werden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Projectirter Bau einer neuen Betriebslinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat in bereits principieller Uebereinstimmung mit der Budapester Communalverwaltung beschlossen, von ihrer Betriebslinie zum hauptstädtischen Centralfriedhofe abzweigend, eine vom Marktplatze des X. Stadtbezirkes (Uj-Pest) aus im Bereiche des Vorortes Steinbruch (Köbánya) bis zur Köbányaer Capelle führende Flügelbahn zu erbauen, welche seinerzeit successive zur Verbindung der östlich von Budapest gelegenen Ortschaften des Extravillans mit der Hauptstadt verlängert werden soll.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Güteraufnahme.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde mit 20. März auch auf der Strecke Theben—Budapest—Neusatz, ferner auf der Theiss und der Drau die Güteraufnahme nach allen Schiffsstationen eröffnet, wonach die gesammte Güteraufnahme auf der Donaustrecke Regensburg—Galatz inclusive der Nebenflüsse als eröffnet zu betrachten ist. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34.)

— (Eröffnung der Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein und Grein—Krems, sowie der Personenfahrten Wien—Pressburg.) Mit Rücksicht auf die anhaltend ungünstigen Wasserstandsverhältnisse kann die mit 25., bezw. 26. März in Aussicht genommene Eröffnung der Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein—Krems (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34), sowie die Eröffnung der Wien—Pressburger Personenfahrten mit 21., bezw. 22. März nicht stattfinden, und wird der Beginn der genannten Fahrten durch besondere Verlautbarung bekannt gegeben werden.

— (Eröffnung der Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein und Grein—Krems, sowie der Personenfahrten Wien—Pressburg.) Die Eröffnung der Localfahrten Engelhartszell—Linz—Grein erfolgt nunmehr definitiv am 27. März.

Erste Bergfahrt	von Krems	nach Grein	am 27. März
„ „	„ Grein—Linz	„ Engelhartszell	„ 27. „
„ Thalfahrt	„ Engelhartszell	„ Linz—Grein	„ 28. „
„ „	„ Grein	„ Krems	„ 28. „

Die Wien—Pressburger Personenfahrten werden eröffnet mit erster Thalfahrt von Wien-Weissgärber nach Pressburg am 23. März, erster Thalfahrt von Pressburg nach Wien-Weissgärber am 24. März.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 17. Februar nach 17tägiger Fahrt mit 26 Passagieren und 2427 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 152.250 kg Teelsead, 101.700 kg Mirabolamen (hievon 10.150 kg für Fiume), 250 kg Curiositäten, 915 kg Gummi, 200 kg Rosenöl, 168.997 kg Kaffee, 4600 kg Ingwer, 200 kg Datteln, 30.450 kg Cocosnussöl, 1,124.800 kg Baumwolle (hievon 129.500 kg für Venedig), 53.287 kg Arachide, 50.750 kg Leinsamen, 456.750 kg Gingellysamen, 456 kg Teppiche, 300 kg Droguen, 300 kg Indigomuster, 300 kg Pianoforte, 1421 kg Därme, 43.137 kg Spelt (für Venedig), 5075 kg Pfeffer (für Ancona), 15.225 kg Ricinussamen (für Venedig); aus Aden 100 kg Curiositäten, 31.566 kg Ingwer, 14.718 kg Kaffee, 710 kg Wachs, 16.598 kg Gummi, 250 kg Samen, 18.777 kg Perlmutter; aus Djeddah 15.300 kg Gummi, 650 kg Sennahblätter; aus Suez 89 kg Wachs, 1450 kg Perlmutter, 430 kg Sennahblätter, 18.297 kg Gummi; aus Port Said 94.620 kg Indigo (hievon 1900 kg für Venedig), 240 kg Droguen, 80 kg Palmen, 800 kg Därme und 988 kg Möbel. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,106.347 fl. österr. Währ.

Deutsche Dampfschiffahrt auf der unteren Donau. (Ausdehnung der Fahrcourse vorläufig bis Orsova.) Wie aus Budapest berichtet wird, beabsichtigt eine unter der Firma „Deutsche Donaulinie" im Laufe des Herbstes 1894 gegründete Dampfschiffahrt-Unternehmung, welche derzeit bereits Probefahrten zwischen Sulina, Braila und Galatz vornimmt, im Laufe der diesjährigen Schiffahrtsaison im Falle entsprechenden Wasserstandes ihre Fahrten auch über das Eiserne Thor vorläufig bis Orsova auszudehnen. Die Gesellschaft, welche bisher den Verkehr mit zwei von der Firma G. Howaldt gemietheten Dampfern, „Friese" und „Augusta Victoria", begann, wird ausserdem zwei nach den neuesten Principien der Schiffbaukunst construirte Dampfer in Betrieb setzen und sowohl den Frachten-, als Personenverkehr cultiviren, und diesen, nach Vollendung der Regulirung am Eisernen Thor, bis Budapest aufnehmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Gewährung der Einlagerungs- und Reexpeditionsbefugniss an die Sissoker Consortial-Lagerhäuser.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1895 werden die für das Sisseker Lagerhaus in Caprag im Theile III, Heft 2, vom 1. August 1894 zum Ausdrucke gebrachten Einlagerungs- und Reexpeditionsbegünstigungen gleichmässig auch auf die Sisseker Consortial-Lagerhäuser in Sissek ausgedehnt.

Wien, am 22. März 1895. [183]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 24 dieses Blattes vom 23. Februar 1895 (Seite 425) gekündigten Tarife für den Güterverkehr mit den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird bis 30. April 1895 erstreckt.

Wien, am 22. März 1895. [184]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Coursänderungen in den directen Tarifen.

Mit Giltigkeit vom 15. April d. J. bis auf Weiteres gelangen die in den nachstehend angeführten Kohlentarifen ab Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau zum Course von

165/170 Mark = ö. W. fl. 100.—

enthaltenen directen Frachtsätze zur Anwendung.

Es betrifft dies folgende Ausnahmetarife für den Kohlen-, Coaks- und Briquettsverkehr von Oberschlesien:

1. nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Tarif vom 1. October 1894;
2. nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn via Jedlesee, bezw. Zellerndorf, Tarif vom 1. November 1894;
3. nach den in Galizien und der Bukowina gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Tarif vom 1. August 1892; dann
4. für den Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, Tarif vom 1. Juni 1893.

Wien, am 25. März 1895. [185]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Am 1. April 1895 tritt der Tarif-Nachtrag II zu dem vom 1. Februar 1894 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz etc. und Rinden im obbezeichneten Verkehre in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ein Verzeichniss der deutschen Verbandsstationen auf Grund der am 1. April 1895 in Kraft tretenden Neueintheilung der kgl. preuss. Staatsbahn-Directionen, ferner die Aufhebung der Frachtsätze für die kgl. Preuss. Staatsbahn-Stationen Jägerndorf und Ziegenhals (im Verkehre mit den gleichnamigen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn bleiben jedoch die bestehenden Frachtsätze bis auf Weiteres in Kraft).

Dieser Nachtrag kann bei den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Budapest, am 20. März 1895. [186]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anhang zum Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1895.

Die sub Post Nr. 53 des obenbezeichneten Anhanges für Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification von Frättingsdorf, Neubau-Kreuzstätten und Inzersdorf (Abzweigung des Industriegeleises der Wienerberger Ziegelei) nach ungarischen Stationen angeführten Frachtsätze gelten ab 15. Mai a. c. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 nur für Mauer- und Dachziegel, ferner für Klinkersteine und Keramitziegel.

Wien, am 22. März 1895. [187]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XI zum Heft Nr. 1.

Mit 15. April 1895 tritt zum Heft Nr. 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag XI in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt; Exemplare sind zum Preise von 0·05 Mark bei der königl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erhältlich.

Wien, am 19. März 1895. [188]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber und Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und umgekehrt.

Ab 23. März werden täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 U. Nm.) und ab 1. April auch per Postschiff (Canal Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und Retourfahrt per Schiff

combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ab Pressburg (Pozsony) berechtigen.

Fahrpreise:

Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 578 Heller = fl. 2·89 Bkn., II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 342 Heller = fl. 1·71 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Fahrpreise

für combinirte Tour- und Retourkarten, welche zur Benützung der fahrplanmässigen Schnellzüge der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Orient - Expresszug ausgeschlossen) ab Pressburg (Pozsony) berechtigen:

Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 702 Heller = fl. 3·51 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Die Passagiere konnen nach Wahl sowohl mit den Personen- als Schnellzügen nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) fahren.

25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Zwei Kinder im Alter von unter 10 Jahren können mit Einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben.

Die Tour- und Retourkarten besitzen 3 Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Wien, am 22. März 1895. [189]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber) nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.

Vom 23. März 1895 bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Pressburger Passagierschiff um 4 U. Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 U. Nachm.) und vom 1. April an auch per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 U. Früh ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Fahrpreise:

Von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Cl. Bahn 570 Heller = fl. 2·85 Bkn., 2. Platz Schiff, III. Cl. Bahn 340 Heller = fl. 1·70 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

Von Wien-Weissgärber nach Hainburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 570 Heller = fl. 2·85 Bkn., 2. Platz Schiff, III. Cl. Bahn 340 Heller = fl. 1·70 Bkn. inclusive Billet-Stempelgebühr.

25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg gestattet.

Wien, am 22. März 1895. [190]

Sonstige Nachrichten.

Preussisch-Oldenburgischer Personenverkehr. (Neuer Personen- und Gepäckstarif.) Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut, sowie von Hunden in Begleitung von Reisenden im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen a. d. R., Frankfurt a. M., Halle a. d. S., Hannover, Köln, Magdeburg und Münster i. W. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits tritt an Stelle der derzeit bestehenden bezüglichen Tarife nebst sämmtlichen dazu herausgegebenen Nachträgen mit Giltigkeit vom 1. April ab ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, in Kraft. Die in diesen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[2] von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt worden. Die in den Preistafeln enthaltenen Tarifsätze weichen nur in einigen Fällen von den bisherigen ab. Für den Verkehr von und nach Osnabrück, sowie über Osnabrück hinaus treten die Aenderungen und Ergänzungen erst mit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes in Osnabrück am 1. Mai in Kraft. Näheres ist auf den Stationen, auf welchen für den vorbezeichneten Verkehr Fahrkarten ausgegeben werden, zu erfahren.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. (Aufhebung einer Begünstigung.) Laut Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau vom 21. September 1894 war bis auf Weiteres gestattet worden, im Kohlenverkehre vom oberschlesischen Grubenbezirk nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20.000 kg von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10.000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen mit je weniger als 10.000 kg oder auch einen Wagen von mehr und einen von weniger als 10.000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20.000 kg Ladegewicht zu verwenden. Diese Begünstigung ist mit 20. März ausser Kraft getreten.

Schlesischer Steinkohlenverkehr und Braunkohlenbriquettsverkehr von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Magdeburg und Erfurt, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Station Friedland i. Meckl. der Neubr.-Friedlander Eisenbahn. (Uebertragung von Frachtsätzen.) Die für Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau und Berlin nach Station Friedland i. Meckl. der Meckl.-Pomm. Schmalspurbahnen bestehenden directen Frachtsätze und die für Braunkohlenbriquetts in Sendungen von mindestens 20 t von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Erfurt und Magdeburg, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Friedland i. Meckl., Meckl.-Pomm. Schmalspurbahn, über Ferdinandshof sich ergebenden Frachtsätze finden seit 25. März unter den gleichen Bedingungen auch auf Station Friedland der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn Anwendung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Aufhebung einer Zusatzbesimmung zu § 50.) Die im Tarif für den Güterverkehr mit den badischen Bodenseeufer-Stationen am 1. October 1890 zu § 50 der Verkehrsordnung vorgesehene Zusatzbestimmung, die von der Beförderung auf dem Bodensee ausgeschlossenen Gegenstände betreffend, wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben, und finden lediglich die Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
557	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Bilnitz-Brumow	Austerlitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	a) 39·8 kr. b) 34·8 kr.	a) und b) 34·5 kr.	a) 5·3 kr. b) 0·3 kr.	Im Kartirungswege		
558	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Pferde in Wagenladungen	Budapest-Ferenczváros	a) Wien (St.E.G.) transit b) Klein-Schwechat transit	Die Sendungen müssen für Frankreich bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. ungar. Staatseisenbahnen massgebend	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	a) 128 Kreuzer pro 100 kg b) 134 " " " unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg pro Wagen		Im Kartirungswege		
559	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen	Torontál-Almás	Marchegg, Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. 99	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wien Lagerhaus, Wien Praterquai					101				
560	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gebrannte Thonerde	Wotwowitz	Anina	Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 149		Im Kartirungswege		
					Német-Bogsán					141				
561	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Coaks	Kralup	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1896	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 37·0	kr. 35·0	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juni 1896 vorzulegen sind	
				Bubna	Königstadtl				34·6	32·6	2·0			
				Kralup	Křinec				35·1	32·0	3·1			
				Bubna	Křinec				32·7	29·6	3·1			
				Kralup	Rožďalovic				38·0	36·0	2·0			
				Bubna	Rožďalovic				35·6	33·6	2·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
562	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kralup	Libän-Psinic	**Auflieferung eines Minimal-Quantums von 2000 Tonnen.** Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1895 bis Ende März 1896	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 38·5	kr. 36·5	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Juni 1896	
				Bubna					36·1	34·1	2·0			
563	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, Maschinenöl und Petroleum-Rückstände	Marchegg (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Kralup (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	100 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
564	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl u. Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten	Jägerndorf (M.S.C.B.)	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.) u. Bubna (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 78·0		Im Kartirungswege		
			Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt; Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrication; Holzzellstoff (Cellulose); Strohstoff (Strohzellstoff)	Ziegenhals (k.k.St.B.)	Arnau					52·2				
					Freiheit-Johannisbad					50·4				
565	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Rossitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	11·1 kr.	7·4 kr.	3·7 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Gemeindezwecke bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt in Trebosic als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
566	**Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.**	Oe.U.St.E.G. und K.F.N.B.	Die im Anhang zum Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner l. J., sub Posit. 521 und 522, enthaltenen Frachtsätze für Dachpappe von Königshan und Hohenelbe nach Wien (Oe.N.W.B., St.E.G. oder K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee und Korneuburg finden unter den gleichen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 auch Anwendung auf **„Rohpappe oder rohe Dachpappe"**.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
567	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	**A.** Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen; b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen **B.** Zerlegte Holzbaracken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	**I.** Prag (Bubna) B.E.B. bezw. umgekehrt **II.** Prag (Smichow) B.E.B. oder Prag (B.W.B.) bezw. ab 1. Mai 1895 von Smichow bezw. umgekehrt	**I.** Rakonitz B.E.B. **II.** Rakonitz B.E.B. oder Rakonitz k. k. Staatsb.	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Rakonitz stets von der k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag ausgefertigt, resp. unterfertigt und an das Sträflings-Detachement in Rakonitz adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe von dem Detachement in Rakonitz als Aufgeber unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag adressirt werden. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflingscolonie bei Rakonitz bestimmt sind oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag zurückgehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Localgütertarif der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Theil II, giltig vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I bis V, bezw. Localtarif. Theil II. Heft 1, der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Kreuzer ö. W. **A.** I.: a) 29·9, b) 24·2; II.: a) 31·4, b) 25·3 **B.** I.: c) 24·2, d) 20·0; II.: c) 25·3, d) 20·7	Verschieden	Im Kartirungswege		
568	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier als Frachtgut	Pilsen (B.W.B.)	Lobositz	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif. Theil II. Heft I. des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Juli 1894	Heller 207	153	54	Im Kartirungswege		
					Raudnic				203	153	50			
					Theresienstadt				207	153	54			
569	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 29. December 1894, Nr. 149, unter fortlaufender Nummer 2843 veröffentlichte Frachtermässigung für Rohzucker von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn (exclus. Satalic, siehe Verordnungs-Blatt vom 29. Jänner 1895, Nr. 13, Seite 224) nach Aussig (Oe.N.W.B.), Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen hat ab 1. April 1895 anstatt gegen längstens bis Ende September 1895 vorzulegende, auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtriefe, nur gegen längstens bis Ende September 1895 vorzulegende, auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe Anwendung zu finden. Im übrigen Inhalte der genannten Kundmachung tritt eine Aenderung nicht ein.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
570	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cocosnuss-, Oliven-, Palm- und Palmkernöl, ferner für Leinöl, Arachiden-, Sesam- und Ricinusöl zu technischen Zwecken	Triest und Fiume	Altenburg	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischen Verbandsverkehr vom 1. Juli 1893	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 a des nebenbezeichneten Tarifes	Pfg. 371 5*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind
					Bautzen					344 6*)				
					Chemnitz					365 6*)				
					Crimmitschau					359 5*)				
					Dresden-Altstadt					353 6*)				
					Dresden-Friedrichstadt					355 6*)				
					Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.)					355 6*)				
					Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.)					355 6*)				
					Glauchau					364 5*)				
					Görlitz i. Schl. (S.St.E.)					346 6*)				
					Görlitz (Pr.St.B.)					346 6*)				
					Leipzig I (Bayer. Bhf.)					387 5*)				
					Leipzig II (Dresdn. Bhf.)					387 5*)				
					Leipzig (Thür. Bhf.)					387 5*)				
					Leipzig (Magdeb. Bhf.)					387 5*)				
					Löbau					336 6*)				
					Meerane					365 5*)				
					Plagwitz-Lindenau (S.St.E.)					385 5*)				
					Plagwitz-Lindenau (Pr.St.B.)					385 5*)				
					Plauen i. V. (oberer Bhf.)					336 5*)				
					Plauen i. V. (unterer Bhf.)					335 5*)				
					Reichenbach i. V.					347 5*)				
					Werdau					354 5*)				
					Zittau (S.St.E.)					336 6*)				
					Zwickau i. S.					357 5*)				
571	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Olivenöl	Triest und Fiume	Beuthen (O.S.E.)	Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1893	Frachtsätze der Wagenladungsclasse A 1 des nebenbezeichneten Tarifes, insoweit solche vorgesehen sind	Pfg. 376 6*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Coursdifferenz, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen ist
					Breslau (Freih. Bhf.)					394 6*)				
					Breslau (O.S. Bhf.)					394 6*)				
					Brieg					421 6*)				
					Cosel-Kandrzin					383 6*)				
					Cottbus					421 6*)				
					Forst					418 6*)				
					Glatz					350 6*)				
					Gleiwitz					383 6*)				
					Glogau					433 6*)				
					Guben					440 6*)				
					Hirschberg i. Schl.					355 6*)				
					Kattowitz					365 6*)				
					Leobschütz					381 6*)				
					Liegnitz					392 6*)				
					Myslowitz					358 6*)				
					Neisse					390 6*)				
					Neustadt (O.S.)					400 6*)				
					Oppeln					411 6*)				
					Posen					506 6*)				
					Ratibor					361 6*)				
					Sagan					406 6*)				
					Schweidnitz					368 6*)				
					Spremberg					405 6*)				
					Waldenburg i. Schl. (oberer Bhf.)					343 6*)				
					Waldenburg i. Schl. (unterer Bhf.)					348 6*)				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
572	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten	B a r c s	Vorarlberg und Lindau	Einhaltung der in dem nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Bestimmungen. Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund des Tarifes für den nebenbezeichneten Verkehr direct abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, die von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunja-Brčka stammen	Vom 1. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Lindauer Verkehr, Heft 2, vom 1. September 1894	Verschieden	Verschieden	50 h	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdocumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass bezieht sich auf die am 1. April 1895 giltigen Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 vom 29. December 1894 unter fortl. Nummer 2795 enthaltene Begünstigung für Sendungen nach Vorarlberg und Lindau aufgehoben
573	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Gewehre	Triest und Fiume	Herbesthal transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr und unter der Voraussetzung, dass die Sendungen mit directen, nach Lüttich adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	pro Tonne = 1000 kg 66·18 Francs	46·95 Francs	19·23 Francs	Im Kartirungswege		
574	**Südbahn-Gesellschaft**		Dunggyps	Mödling	Pragerhof Windisch-Feistritz Pöltschach Ponigl St. Georgen Store Cilli Szombathely Zala Szt. Ivan Molnári	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 94 96 96 100 102 102 104 52 69 58 bezw. incl. ung. Steuer	83 85 85 89 91 91 93 51 61 55	11 11 11 11 11 11 11 1 8 3	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
575	Südbahn-Gesellschaft	B.-P. B.	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	cisleithanischen Stationen der Südbahn	Daruvár	Sendungen müssen zu Neubauten im Bade Daruvár bestimmt und an die Direction dieses Bades adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der Südbahn und der Barcs-Pakráczer Bahn		50 Percent Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h per 100 kg und 1 km, exclus. ungar. Steuer, bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einer Minimalgebühr von 0·32 h pro 100 kg und 1 km, exclus. ungar. Steuer, für alle übrigen Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Kartirungswege		
576	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Locomotiven und Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, sowie Ersatzbestandtheile derselben	Rokycan transit (oder umgekehrt)	Prag (B.W.B.) transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen und der Bestimmung von oder nach Miröschau der Böhmischen Commercialbahnen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Classe B 38·3 kr. ö. W.	0·12 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, wobei die Böhm. Commercialbahn als Absender und Empfänger erscheinen muss, bis längstens 4 Wochen nach Ablauf der Begünstigung	
577	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel, (Pfann-) Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), in die Pos. Z. 1 der Güterclassification des Tariftheiles I rangirend	Radnitz	Pilsen B.W.B.	Aufgabe als Frachtgut bei Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	10·8 kr.	6·6 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
578	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Kohle b) Soda c) Glasproducte	Lemberg oder umgekehrt Rawa ruska oder umgekehrt	Zółkiew Zółkiew	Bei frachtgutmässiger Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und **Auflieferung eines Minimalfrachtquantums bis 31. December 1895 von** **a) 100 Wagen** **b) 12 Wagen** **c) 25 Wagen**	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif			25 Percent Nachlass von dem im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, sub VI enthaltenen **normalen** Frachtsätzen der betreffenden Tarifclasse	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe hinsichtlich der Artikel Kohle und Soda und Frachtbrief-Duplicate hinsichtlich der Glasproducte, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
579	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stamm-, Lang- und Rundholz aus der Pos. H-19, Punkt 1. der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Hohenstadt	Hannsdorf loco	Bei frachtgutmässiger Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Localtarif	14 kr.	10 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
580	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Holz der Pos. H-20, 6. der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Maków Marcinkowice	Dombrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die nebenstehenden Frachtsätze finden nur beim Bezuge durch eine Grube Anwendung	Vom 1. April 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	27 Kreuzer 37 Kreuzer		Im Kartirungswege		
581	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Hornvieh	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 36 vom 23. März l. J. unter Pos. 554 in der Colonne: „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“ veröffentlichten Bestimmungen sind, wie folgt, richtig zu stellen: „Beförderung mit Sondergüterzügen bei Frachtzahlung für die wirklich verfrachteten Wagenladungen, mindestens aber für 20 Wagenladungen pro Zug von der Ausgangsstation des Zuges bis Lemberg, resp. Jaroslau und für mindestens 36 bis höchstens 40 Wagenladungen pro Zug von Jaroslau nach Wien (St. Marx). „Directe Frachtbriefe für den gesammten Transport von einer und derselben Firma als Absender und Empfänger in Wien (St. Marx). „Die mit den Sonderzügen zur Beförderung gelangenden Thiere müssen nachweisbar derart rechtzeitig gefüttert und getränkt worden sein, dass während des Transportes bis Wien (St. Marx) nur eine Tränkung in Oswięcim erforderlich wird.“										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
582	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eilgüter, gewöhnliche		Krakau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 100 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten, wobei der Frachtbrief stets directe von der Ursprungs- bis zur Adressstation Krakau lauten muss. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Adressstation des Frachtbriefes in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande der Auflieferungsstation vereinbart und in dem zu den Colli einer Relation gehörigen Frachtbriefe vermerkt sein muss. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Kubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen, und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli, jedenfalls aber solche unter 1000 Kubikcentimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden. Zur Verpackung darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes Papier verwendet werden	Vom 1. April 1895 bis 31. März 1896	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Aufnahmsbescheinigungen und Frachtbriefe, wovon die letzteren die im Untenstehenden bedungene Bestätigung über den Weitertransport ab Krakau von Seiten des Stations-Vorstandes dieser Station tragen müssen. Die bezügliche Rechnung nebst den bezeichneten Frachtdocumenten ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen	
				Bielitz					148·8	92	56·8			
				Friedek-Mistek					257·6	132	125·6			
				Frankstadt a. R.					297·6	151	146·6			
				Neutitschein K.F.N.B.					343·6	165	178·6			
				Troppau loco					280·0	143	137·0			
				Troppau transit (für Sendungen von Stationen der vormaligen Mähr.-Schles. Centralbahn)					280·0	121	159·0			
				Bennisch					314·8	148	166·8			
				Stauding					262·4	134	128·4			
				Wagstadt					278·8	146	132·8			
				Fulnek					299·6	146	153·6			
				Odrau					300·4	146	154·4			
				Bautsch					323·6	155	168·6			
				Olmütz loco					395·2	206	189·2			
				Olmütz transito (für Sendungen von Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der vormaligen Mähr.-Schles. Centralbahn)					395·2	168	227·2			
				Sternberg loco					419·2	206	213·2			
				Sternberg trans.					419·2	177	242·2			
				Prossnitz loco					428·8	206	222·8			
				Prossnitz transit					428·8	181	247·8			
				Brünn K.F.N.B.					504·0	210	294·0			

Die zugestandenen ermässigten Frachtsätze haben nur in dem Falle Geltung, wenn die Sendungen von: Bielitz, Friedek-Mistek, Frankstadt, Neutitschein, Troppau, loco und transito, Bennisch, Stauding, Wagstadt, Fulnek, Odrau und Bautsch ab Krakau nach den galizischen Stationen: Lemberg, Brody, Zloczow, Tarnopol, Podwołoczyska, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortkow, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkoutz, Hadikfalva und Suczawa, dann die Sendungen: von Olmütz loco und transito, Sternberg loco und transito, Prossnitz loco und transito, sowie Brünn ab Krakau nach den galizischen Stationen: Jaroslau, Przemysl, Lemberg, Brody, Zloczow, Tarnopol, Podwołoczyska, Jaslo, Sanok, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortkow, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkoutz, Hadikfalva, Hatna, Suczawa und Neu-Sandez mittelst Neuaufgabe weiter befördert werden. Werden von einer Sendung nur Theile ab Krakau nach den begünstigten galizischen Stationen weiter befördert, so bleibt die ganze Sendung vom Zugeständnisse ausgeschlossen. Die Sendungen, für welche die Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden, müssen in Krakau bis zur Weiterbeförderung unter Bahnaufsicht gestanden sein. Der Nachweis der Weiterbeförderung ab Krakau ist durch Beibringung der Frachtbriefe bis zu dieser Station, auf welchen Seitens des Vorstandes derselben bestätigt sein muss, nach welchen galizischen Stationen die Weiterbeförderung erfolgt ist, zu erbringen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
583	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz, und zwar: 1. des Ausnahmetarifes A und 2. der Ausnahmetarife B, C und D. Abtheilung β laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Wadowice		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg.) Ad 1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Ad 2. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für die bezeichneten Ausnahmetarife vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güter-Verkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Frachtsätze aus dem nebenbezeichneten Tarife	Verschieden	Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die österr. Gebührenantheile aus dem nebenbezeichneten Tarife eine Restringirung erfahren, so wird auch eine gleichmässige Reduction der bezüglichen Frachtnachlässe vorbehalten. Auf Sendungen von Holz der Ausnahmetarife B, C und D, für welche die Frachtberechnung auf Grund der Frachtsätze der Abtheilung α erfolgt, finden die nebenstehenden Frachtbonificationen keine Anwendung
					Beuthen O. S.						0·03			
					Gottesberg						0·04			
					Königshütte O.S.						0·03			
					Ludwigsglück						0·02			
					Morgenroth						0·04			
					Ruda						0·03			
					Schwientochlowitz						0·03			
					Vossowska						0·04			
					Waldenburg i. Schles. oberer Bhf.						0·04			
					Waldenburg i. Schles. unterer Bhf.						0·04			
					Zabrze						0·04			
					Potschappel						0·03			
					Trotha						0·04			
					Dittersbach						0·04			
584	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a. L. transit (für Sendungen von den Stationen der Strecke Pandorf—Komárom-Uj-Szöny der kgl. ungar. Staatseisenbahnen und von der Station Rajka der österr.-ungar. Localeisenbahn)	Gross-Schwechat via Götzendorf—Fischamend	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	Verschieden		4 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, welche längst. bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
585	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau	Quarzsteine (Bruchsteine) und Quarzschiefer	Würbenthal	Saarau	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April bis auf Welteres, längst. bis December 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Besteht kein directer Frachtsatz	60 Pfg.		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten **Fahrbetriebsmittel und Reserven** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1 Stück dreifach gekuppelte Güterzugslocomotive Serie 60 (neues Modell),
9 „ „ „ „ „ 57
5 „ „ „ „ „ 59
4 „ Tenderlocomotiven Serie 97
2 „ „ für die schmalspurige Lambach-Gmundener Bahn
13 „ Tender Serie 37
1 „ „ „ 56
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotive Serie 5
1 „ „ „ „ 57
3 Räderpaare für Tender Serie 37.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Von den Locomotiven sind 2 Stück Serie 97 bis 31. Juli d. J., 2 Stück Serie 97 bis 15. August d. J., die restlichen Locomotiven, sowie sämmtliche Tender bis spätestens 30. October d. J., die Reserveräderpaare bis Ende December d. J. zu liefern.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“** bezw. **„von Tendern“**

bis zum 8. April, Mittags 1 Uhr,

im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet au demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reserven, sowie die Preise für diese und für die einzelnen Locomotiven und Tender, einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ basischem Martinflusseisen,

in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und die kürzesten Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. Juni 1895 im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung der obgenannten Locomotiven, Tender und Reserven (ausgenommen 7 Stück Locomotiven Serie 57, sammt 7 Tender Serie 37, sowie 4 Tenderlocomotiven Serie 97) als ungiltig zu betrachten, falls die in dem von der k. k. Regierung im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Staatsvoranschlage pro 1895 für diese Beschaffungen präliminirten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten sollten Für 7 Locomotiven Serie 57, 7 Tender Serie 37 und 4 Tenderlocomotiven Serie 97 kann die Bestellung ohne einen Vorbehalt erfolgen.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnissse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen sollte.

Wien, am 21. März 1895.

Z. 40.440. **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung der noch herzustellenden **Unterbauarbeiten** in dem 342 Meter langen Baulose 4 a (von der Goldschmiedgasse bis zur Hauptstrasse in Währing) im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 197.704 Gulden.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV. Bezirk, Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am **16. April 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des 10.000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im März 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stellen in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienstesstelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
3 Bahnaufseher-Aspiranten	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	1 fl.	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte	General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Vier Wochen vom 2. April 1895 an
3 Telegraphengehilfen (provisorisch)		—	—	—	1 fl.	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung		Aus der Instruction für den Telegraphendienst nach Ablauf von einem Monat nach dem Dienstantritte		
1 Diurnist		—	—	—	90 kr.			—		
3 Stations-Aufseher-Aspiranten		—	—	—	1 fl.	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabtheilung einer Mittelschule oder einer äquiparirenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung; richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstructionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
10 Zugsdienst-Aspiranten		—	—	Fahrgelder	85 kr.	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
6 Aushilfs-Weichenwächter		—	—	Dienstkleidung	85 kr.	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung eines Gebäudes für die **Wasserdruckwerksanlage** am Donauumschlagplatze in Linz im approximativen Kostenbetrage von 22.100 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für das Wasserwerksgebäude am Donauumschlagplatze in Linz" versehen **längstens am 13. April 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im März 1895.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 30. März 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 18. März 1895, Z. 14.220, an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend den Eisenbahntransport von übermangansaurem Kali.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat mit Eingabe vom 1. Juni 1894, Z. 86.532, im Namen der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz den Antrag gestellt, den Artikel „übermangansaures Kali“ unter die in Nr. XIII der Anlage B des Eisenbahn-Betriebsreglements angeführten, nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände einzureihen, indem sich Fälle ereignet haben, dass Fässer mit übermangansaurem Kali in Brand gerathen sind.

Die hierüber eingeleiteten Erhebungen haben ergeben, dass eine Selbstentzündung des übermangansauren Kali absolut ausgeschlossen ist, daher die Ursache der Entzündung nicht in einer mangelhaften Verpackung, sondern lediglich in der Manipulation bei Entnahme der Probe zum Zwecke der zollamtlichen Beschau des Inhaltes, welche durch Anbohren der Fässer erfolgte, gefunden werden konnte.

Das Handelsministerium ist daher umsoweniger in der Lage, dem vorstehenden Antrage der Directoren-Conferenz entsprechend, die an sich ganz zweckmässige Verpackungsbestimmung der Nr. XIII in der Anlage B zum Betriebsreglement für hypermangansaures Kali in imperativer Weise vorzuschreiben, als dies eine thunlichst zu vermeidende, wenn auch nur formelle Erschwerung des internen gegenüber dem internationalen Verkehre in sich begreifen und andere vielleicht rationellere Verpackungsarten im Vorhinein ausschliessen würde.

Dagegen findet das Handelsministerium zur Vermeidung von künftigen Entzündungen der übermangansaures Kali enthaltenden Behälter anzuordnen, dass das bisher übliche Anbohren der Behälter zur Entnahme der Inhaltsprobe für Zwecke der zollamtlichen Beschau absolut zu unterlassen und das Oeffnen der Umhüllung stets mit grösster Vorsicht vorzunehmen ist.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, den Bahnbediensteten, welche nach § 117 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung die zum Zollverfahren nothwendigen Handarbeiten zu verrichten haben, im Sinne der obigen Anordnung die erforderliche Anweisung zu ertheilen.

Wien, am 18. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Wotic-Selčan“.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die geänderten Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Wotic-Selčan“, wonach diese Gesellschaft in Hinkunft die Firma (böhmisch): „Místní dráha Votice-Sedlčany“, (deutsch): „Localbahn Wotic-Selčan“ führen soll, genehmigt.

Wien, am 22. März 1895. — Z. 6691. H.-M.-Z. 17.707.

Ueber schnelllaufende Dampfmaschinen mit besonderer Berücksichtigung der Schiffsmaschinen.

Bei einer unendlich langsam arbeitenden Dampfmaschine heben sich die im entgegengesetzten Sinne wirkenden Drucke des zwischen Dampfkolben und Cylinderdeckel, bezw. -Boden eingeschlossenen Dampfes in dem Verbindungsbalken oder Gestelle zwischen Cylinder und Kurbelwellenlager vollständig auf.

Sobald aber die Maschine anfängt, mit einer gewissen Geschwindigkeit zu laufen, verbrauchen die bewegten Massen des Kolbens, der Kolbenstange, Pleuelstange und Kurbel im Anfange des Hubes einen Theil des Dampfdruckes zu ihrer Ingangsetzung und Beschleunigung und geben diese in ihnen aufgespeicherte Arbeit gegen Ende des Hubes wieder an die Kurbelwelle ab.

Die Drucke auf Cylinderdeckel, bezw. -Bodenseite correspondiren also nicht mehr genau in jedem Momente mit dem auf das Kurbellager übertragenen Drucke; die Folge davon ist, dass z. B. bei horizontaler Anlage die ganze Maschine das Bestreben hat, auf ihrem Auflager hin- und herzurutschen. Bei verticaler Anordnung verursachen diese Kräfte ein mehr oder minder schweres Auflasten der Maschine auf ihrem Fundamente, bewirken also nur eine Art Auf- und Abpulsiren am Boden, aber keine Verschiebung der Maschine. Daher steht an und für sich die verticale Maschine sicherer und ruhiger auf ihrem Fundamente als die horizontale.

Es ist nun zunächst leicht erklärlich, dass man bei der horizontalen Maschine die auf Hin- und Herschiebung wirkende Horizontalcomponente durch ein in der Kurbel oder dem Schwungrade richtig angebrachtes und entgegengerichtetes Balancegewicht aufheben kann, so dass keine Horizontalverschiebung mehr stattfindet und jetzt nur eine Verticalcomponente verbleibt, die im Fundamente und durch die Fundamentbolzen der Kurbelwellenlager aufgehoben werden muss und hier direct auf Zug und Druck wirkt. Sind die das Kurbellager haltenden Bolzen zu schwach, so wird sich das Lager in verticalem Sinne losrütteln; meistens jedoch genügt das Gewicht der Kurbelwelle mit Schwungrad, um die Ruhe zu sichern.

Bei der verticalen stationären Maschine liegen die Verhältnisse bedeutend günstiger. Diese Maschinen brauchen im Allgemeinen kein Balancegewicht für ihren unverrückten Bestand. Würde man hier Balancegewicht für die bewegten Massen anwenden, so würde die freigewordene Horizontalcomponente die Fliehkraft im horizontalen Sinne angreifen und gerade das Uebel, welches man vermeiden will, hervorrufen: nämlich die Maschine zum Schwanken bringen. Es ist nur dafür Sorge zu tragen, dass die Maschine mit ihrem Fundamente so schwer, und das bewegte Gestänge so leicht construirt wird, dass kein Aufspringen oder Losreissen der Maschine stattfinden kann. Diese Grenze ist freilich bei stationären verticalen Maschinen noch lange nicht erreicht, liegt aber bei den leichten schnelllaufenden Schiffsmaschinen nicht mehr so ferne, wie man meistens anzunehmen gewöhnt ist.

An die Schiffsmaschinen werden nun die höchsten Anforderungen gestellt, welche der Maschinenbau überhaupt zu erfüllen vermag; deshalb finden wir hier die höchste Kolbengeschwindigkeit, aber auch den höchsten Dampfdruck und das leichteste Gewicht der Gestängemassen vereinigt.

Die erreichbare Kolbengeschwindigkeit einer Dampfmaschine steht nun in genauer Abhängigkeit von der Anfangsdampfspannung im Cylinder, der Füllung und von dem Gewichte des Gestänges. Die Geschwindigkeit darf nämlich niemals so gross werden, dass zu ihrer Erzeugung in den bewegten Gestängemassen der zur Verfügung stehende Dampfdruck nicht mehr ausreicht. Entgegengesetzten Falles würde im Verlaufe des Kolbenhubes ein Moment eintreten, wo der Kolben und das Gestänge nicht mehr von dem Dampfe geschoben auf die Kurbel drücken, sondern von der Kurbel nachgeschleppt werden. würde. Es würde so während des einfachen Hubes ein Wechsel von Zug und Druck durch das gesammte Gestänge laufen, und — da die nothwendigen Spielräume in den Lagern des Kreuzkopfes und der Pleuelstange sich nicht vermeiden lassen — würden trotz der Elasticität des Gestänges in diesen Druckumkehrungspunkten Stösse und Erschütterungen auftreten, die den Bestand der Maschine ernstlich gefährden könnten

Der Druckwechsel tritt ruhig nur nahe am todten Punkt auf, weil hier die Geschwindigkeit gering ist und die Compression und Verströmung des eintretenden Dampfes als Kissen dienen. Der Druck und die Bewegung können hier ruhig von der einen in die andere Richtung übergeleitet werden. Ereignet sich aber der Druckwechsel erst nach begonnenem Laufe, so wird das von der Kurbel geschleppte und daher entlastete Gestänge plötzlich von dem Dampfdrucke dem voraneilenden Kurbelzapfen nachgeschleudert und trifft denselben mit der Gewalt eines Dampfhammerschlages. Die Intensität dieses Schlages steht im Verhältnisse zu der relativen Geschwindigkeit der Kurbel und des ihr nachgeschleuderten Gestänges, wird daher im Allgemeinen nahe dem Beginne des Kolbenlaufes grösser sein als in der Mitte des Hubes. Es ist leicht einzusehen, wie selbst die stärkste Maschine auf diese Weise vollständig zertrümmert werden kann. Das Beispiel der Maschine des transatlantischen Dampfers „City of Paris“ ist dafür der deutlichste Beweis.

Der Kolbengeschwindigkeit, bezw. Umdrehungszahl einer Maschine ist also eine Grenze gesetzt in dem zur Ingangsetzung und zur Beschleunigung der Massen des bewegten Gestänges zur Verfügung stehenden Dampfdrucke. Bei Mehrfach-Expansionsmaschinen normirt daher der Druck im Niederdruckcylinder die Grenze der erhältlichen Geschwindigkeit der gesammten Maschine. Diesem Uebelstande zu begegnen, gibt es nun ein ziemlich einfaches Mittel, welches bei der Construction mehrerer grösserer Schiffsmaschinen auch bereits angewendet worden ist. Da man hier mit der Herabminderung des Gestängegewichtes bereits sehr nahe an die erlaubten Grenzen herangegangen ist, so kann nur durch erhöhten Beschleunigungsdruck für das Gestänge des Niederdruck-Cylinders hier ein Fortschritt erzielt werden, und dieser wird dadurch erreicht, dass man den grossen Niederdruckcylinder in zwei kleinere zerlegt und in sogenannter Tandemform mit je einem Hochdruckcylinder verbindet. Die Dreifach-Expansionsmaschine bekommt dann zwei Hochdruck-, zwei Niederdruck- und einen Mitteldruckcylinder, welche wie früher an drei um 120° verstellten Kurbeln angreifen.

Hiedurch wird der Hochdruckdampf in den kleinen Cylindern mit zur Beschleunigung der Gestängemassen herangezogen und die gefahrlose Erreichung höchster Kolbengeschwindigkeit gestattet. Der Anfangsdruck im Mitteldruckcylinder ist immerhin hoch genug, um der

Kolbengeschwindigkeit keine vorzeitigen Grenzen zu ziehen.

Die heute üblichen Kolbengeschwindigkeiten bei grossen Schiffsmaschinen betragen ungefähr 5 m pro Secunde. Mit der eben angeführten Anordnung lassen sich aber unbeanständet noch höhere Geschwindigkeiten erreichen, nur muss man dann noch einem anderen Punkte Beachtung schenken.

Die Grenzgeschwindigkeit einer verticalen Maschine wird nach den vorausgeschickten Ausführungen auch dann erreicht, wenn der zur Ingangsetzung der Gestängemassen nöthige Beschleunigungsdruck gleich dem Eigengewichte der Maschine wird, weil dann die Maschine vom Fundamente geradezu abgehoben werden könnte, falls sie nicht durch die Fundamentbolzen festgehalten werden würde. Bei stationären Maschinen addirt sich zu dem Eigengewichte der Maschine noch das Gewicht des steinernen Fundamentklotzes, so weit er von den Grundbolzen gefasst wird; da überdies das Eigengewicht der Maschine ein relativ viel bedeutenderes als das der Schiffsmaschine ist, so spielen dort für die jetzt und in der nächsten Zukunft anwendbaren Geschwindigkeiten diese Erwägungen noch keine Rolle.

Bei der modernen Dreifach-Expansions-Schiffsmaschine kommen aber heute schon Totalgewichte von nur 2 bis 1·5 kg pro 1 cm^2 der Fläche des Niederdruckkolbens vor. Wäre daher das Gestänge 0·1 kg und die ganze Maschine 2·0 kg per 1 cm^2 Kolbenfläche schwer, so würde sie bei einer Kolbengeschwindigkeit von 6·2 m per Secunde oder bei 1·0 m Hub bei ca. 185 Umdrehungen von der Unterlage geradezu aufspringen wollen. Die Grundplatte würde die Bodenträger des Schiffes nach oben und sofort doppeltbelastend nach abwärts beanspruchen, und das an und für sich leichte Maschinenfundament, sowie ferner der ganze Schiffskörper würden in Unruhe und periodisches Ab- und Aufschwanken versetzt.

Es ist leicht ersichtlich, dass diese Vibrationen nichts oder doch nicht sehr viel mit dem Baue des Schiffskörpers oder der Construction der Schiffsschraube zu thun haben. Im Gegentheile müssen sie sich bei abgenommener Schraube mindestens ebenso stark zeigen wie vorher, was durch directe Versuche oftmals nachgewiesen wurde. Ebenso können Versteifungsbauten im Schiffe nur geringen Nutzen gewähren, wenn sie nicht in richtiger Erkenntniss des Grundes und der Richtung der auftretenden Beanspruchungen ausgeführt werden.

Von verschiedenen Seiten hat man nun Balancegewichte als Hilfsmittel gegen die Gestängewirkung empfohlen. Ganz abgesehen jedoch davon, dass rotirende Balancegewichte wieder horizontale Beanspruchungen hervorrufen, die wahrscheinlich ebenso unangenehm wirken würden, und vertical bewegte besondere Antriebsmechanismen erfordern, kann doch eine derartige Lösung vom Standpunkte des Schiffbau-Ingenieurs nicht als glücklich bezeichnet werden. Man wird doch nicht dort, wo man sich die grösste Mühe gegeben hat, jedes Kilogramm bei der Construction der Maschine zu sparen, um die möglichst grösste Geschwindigkeit gepaart mit der höchsten Leistungsfähigkeit zu erzielen, dieses Resultat durch die Anordnung von mehreren Tonnen schweren Gusseisenklötzen wieder illusorisch machen. Es gibt glücklicherweise bessere Mittel zur Vermeidung des fraglichen Uebelstandes.

Die moderne Schiffsmaschine ist niemals — ausser für ganz kleine Ausführungen — eine Ein- oder Zweicylindermaschine, sondern stets eine Dreifach-Expansionsmaschine mit mindestens drei neben einander liegenden Cylindern und drei Kurbeln im Winkel von 120°. Da nun bei dieser Kurbelstellung sich bekanntlich die Massenwirkungen ausgleichen, so würde dies in der letztgenannten Maschine mathematisch genau geschehen, wenn die drei Gestänge erstens genau gleich schwer wären und zweitens in derselben Ebene wirken würden.

Die erste Bedingung, gleich schwere Gestängemassen, kann nahezu vollkommen, die zweite jedoch nicht erfüllt werden; aber die Grundplatte erfährt dadurch, dass sie zur Zeit, wo sie von einem Cylinder beim beginnenden Niedergange seines Kolbens gehoben werden will, von den Beschleunigungsdrucken der beiden anderen Cylinder — wenn auch nur mit je halber Kraft — niedergedrückt wird, nur innere Biegungsmomente und eine wechselnde Vertheilung der Auflagerdrucke an den Enden, wobei sich aber ihr Gesammtdruck auf den Schiffskörper nicht ändert.

Wenn nun auch in Folge der gegenseitigen Aufhebung der Beschleunigungsdrucke bei Dreicylindermaschinen mit Kurbelstellung von 120° die Dreifach-Expansionsmaschine im Allgemeinen keiner Balancegewichte bedarf, so können doch aus dem Hin- und Herwandern des Druckmittelpunktes der Gestängewirkung in der Längsrichtung der Maschine und des Schiffes Schwankungen und eine Art Stampfen des Fahrzeuges entstehen. Dieses sind die Erschütterungen, welche gegenwärtig bei so vielen schnellen Schiffen in unleidlicher Weise auftreten und zu deren Beseitigung man kostspielige Versteifungsarbeiten an Schiff und Maschine ausgeführt hat, ohne dabei immer über den Grund dieser Vibrationen im Klaren zu sein und ohne dieselben daher zu beheben. Die beiden neuen Riesendampfer „Camhania" und „Lucania", Schiffe von 15.000 Tonnen mit Maschinen von 30.000 ind. Pferdekräften, zeigten Vibrationen in solchem Masse, dass sie nach den ersten Reisen ungeheueren Versteifungsarbeiten unterworfen werden mussten.

Da die Erschütterungen bei sonst gutgebauten Dreifach-Expansionsmaschinen einzig und allein aus dem Hin- und Herwandern des Druckmittelpunktes der Gestängewirkung in der Längsrichtung der Maschine resultiren und dieser Umstand seinen Grund darin hat, dass die drei Gestänge nicht in derselben Ebene wirken, so ist zunächst klar, dass man dahin streben muss, letzteres so weit wie thunlich zu erreichen, d. h. die drei Dampfcylinder möglichst nahe in der Längsrichtung des Schiffes an einander zu legen, also eine kurze Maschine zu bauen, damit der Hebelarm der Gestängewirkung möglichst kurz wird.

Dann sind diese drei neben einander liegenden Cylinder mit einander zu einem festen Stücke zu verbinden und gegen die Grundplatte in geeigneter Weise abzusteifen. Jetzt ist die Masse der drei Cylinder mit zur Aufhebung der Druckwechsel herangezogen, und das gesammte Maschinengestell mit Cylindern und Fundamentplatte bildet einen steifen Träger mit starker oberer und unterer Gurtung, in welchem sich bei richtiger Anordnung der Verbindungsglieder fast alle Kräfte aufheben.

Wird dieses an und für sich feste System noch horizontal in der Längsrichtung gegen die starken Deck- und Stringerplatten des Schiffes abgesteift, so können keine freien Kräfte, die auf Vibration des Schiffskörpers wirken, auftreten, und es resultirt ein selbst bei höchster Geschwindigkeit und Tourenzahl absolut ruhiges, stossfreies Arbeiten der Maschine.

Als Beweis hiefür können die vielen, in allen Grössen nach diesem Systeme gebauten Schichau'schen Schiffsmaschinen angeführt werden, welche selbst bei höchster Tourenzahl so wenig das betreffende Fahrzeug erschüttern, dass es häufig an Deck schwer ist, zu beurtheilen, ob die Maschinen arbeiten oder nicht. Die Maschinen sind in der Längsrichtung so kurz wie möglich gehalten, und übertrifft z. B. bei den zwei Maschinen des österreichischen Panzerschiffes „Tegetthoff" von je 5000 ind. Pferdekräften die Länge der Maschine nicht die drei neben einander liegenden Durchmesser der Dampfcylinder — in diesem Falle nicht ganz 5·5 m — so dass also per Meter Maschinenlänge hier gegen 1000 ind. Pferdekräfte geleistet werden.

Nun wird es auch erklärbar, warum die Maschinen mit weit von einander abstehenden und durch Rohre oder leichte Stützanker mit einander verbundenen Dampfcylindern so leicht anfangen zu vibriren und das Schiff in gewaltige Erschütterungen bringen. Der Hebelarm des hin- und herwandernden Druckmittelpunktes der Gestänge ist eben ein sehr grosser, und ausserdem hat man hier nichts anderes gethan, als in leichtsinniger Weise die obere Gurtung des Trägers zerschnitten. Von einem derartigen System lässt sich keine innere Festigkeit erwarten; trotzdem werden aber noch heutigen Tages in England und auch anderswo grosse und mächtige Schiffsmaschinen in solcher Weise ausgeführt. Die untere Gurtung allein, die Grundplatte und das sie tragende schmiedeiserne Bodengestell des Schiffes sind nicht im Stande, irgend welche bedeutende Ungleichmässigkeiten aufzuheben, und das Resultat ist ein auf den Verband der Maschine und des Schiffes ungemein verderblich wirkendes Arbeiten und beständiges Rütteln, welches den längeren Anfenthalt auf dem Fahrzeuge für alle Passagiere geradezu zur Qual macht.

Zur Abhilfe construirt man Fundamentplatte und die Zwischenglieder, d. h. die Cylinder tragenden Böcke möglichst schwer aus Gusseisen. Die Schichau'schen Maschinen hingegen besitzen leichte Zwischenglieder; trotzdem sind diese Maschinen thatsächlich stärker als solche mit schweren Zwischengliedern. Ein zierlicher Gitterträger mit starker oberer und unterer Gurtung überträgt eben leicht alle Lasten, während ein Balken mit schwerer unterer Flansche und darauf fast freistehenden, oben kaum verbundenen, noch so schweren Zwischengliedern gar nicht den Namen eines Trägers verdient und nicht im Stande ist, die geringsten Beanspruchungen in sich aufzunehmen.

Die altgewohnten Anschauungen reichen heute nicht mehr aus; man hat sich bei der fortschreitenden Steigerung der Geschwindigkeitenden der Maschinen einer Grenze genähert, die sich schon fühlbar macht und bei weiterem Verbleiben auf dem alten Wege noch ganz andere, viel verderblichere Folgen nach sich ziehen wird. Es genügt, hier nur an den plötzlichen vollständigen Niederbruch der Maschinen der „City of Paris" zu erinnern.

Wird das Gesagte recapitulirt, so ergibt sich, dass bei der Construction grosser schnelllaufender Maschinen besonders zwei Schwierigkeiten entgegentreten. Die eine ist die Nothwendigkeit, im Niederdruckcylinder die nöthige Anfangsspannung zur Ingangsetzung und Beschleunigung des bewegten Gestänges zu erhalten, da sonst während des einfachen Hubes Druck- und Zugwechsel im Gestänge eintreten, die — da sie mit der Schnelligkeit und Heftigkeit eines Schlages zur Wirkung gelangen — die gesammte Maschine zerschmettern können. Die Abhilfe besteht in der Heranziehung des Hochdruckdampfes zur fraglichen Arbeit, indem man in sogenannter Tandemform einen Hochdruckcylinder mit dem Niederdruckcylinder verbindet und beide an demselben Gestänge angreifen lässt.

Die zweite Schwierigkeit liegt in der Gefahr des Abhebens der Maschine von ihrem Fundamente in Folge des hin- und herwandernden Druckmittelpunktes. Diesem Uebelstande ist mittelst möglichst kurzer Maschinen und Construction derselben in Form eines in sich selbst festen Trägers abzuhelfen, der, wenn nöthig, horizontal abgesteift werden kann. [„Hansa."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 359. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann, Hauck und Genossen den Herrn Handelsminister in Betreff der Nachrichten wegen bevorstehender Verstaatlichuug der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn, der Südbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn.

In der 360. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März gelangt zur Berathung das Budget-Provisorium für die Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1895. Bei diesem Anlasse bespricht Abg. Stalitz die speciellen Verhältnisse Triests, welches der wichtigste Hafen Oesterreichs und seit der Eröffnung des Suez-Canales der Hauptpuukt für den mitteleuropäischen Handel nach dem Orient sei. Deshalb müsse für eine bessere Verbindung Triests mit dem Hinterlande gesorgt werden. Er beleuchtet sodann die verschiedenen diesbezüglichen Projecte, die Tauern-Bahn, die Predil-Bahn und die Karawanken-Bahn. Triest setze alle Hoffnung auf die wohlwollende Einsicht der Regierung, insbesondere des Herrn Handelsministers, welcher in dieser Richtung einer Deputation von Vertretern der interessirten Körperschaften sehr beruhigende Erklärungen für die Bevölkerung Triests abgab. Wenu sich Triest mit einem der erwähnten Projecte hauptsächlich einverstanden erklären müsse, so sei dies das Project der Bahn über den Malnitzer Tauern, schon aus dem Grunde, weil diese Bahnlinie nur die verhältnissmässig geriuge Summe von 28 Millionen beanspruchen würde. Redner verweist auf die bestehenden und noch zu erwartenden Staatsüberschüsse und stellt, da dem Ansammeln so grosser Summen im Interesse der Steuerträger eine Grenze gesetzt werden müsse, den Antrag, es werde folgende Resolution beschlossen:

„Die Regierung wird aufgefordert, noch im Laufe des gegenwärtigen Sessionsabschnittes einen Gesetzentwurf über die Bildung, Verwaltung und Verwendung eines Investitionsfonds zu wirthschaftlichen Zwecken aus den jährlichen Budgetüberschüssen vorzulegen."

Die Abgeordneten Freiherr von Wassilko und Genossen richteten an den Herrn Handelsminister eine Anfrage in Betreff der Berücksichtigung der Bukowina bei dem am 1. Mai in Kraft tretenden Sommerfahrplan.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Suczawa-Itzkany in die Stadt Suczawa. (Anordnung der politischen Begehung und Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Suczawa vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Suczawa-Itzkany in die Stadt Suczawa die politische Begehung in Verbindung mit der Trassenrevisions- und Stationscommission, wie auch die Enteignungsverhandlung auf den 3. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandluug wurde der k. k. Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [H.-M.-Z. 15.357.]

Projectirte Localbahn Chrudim—Neu-Holitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von J. U. Dr. Johann Tigar, Advocat in Chrudim, vorgelegten generellen Projectes bezüglich der Varianten

für die Anschlussstrecke der projectirten normalspurigen Localbahn von Chrudim nach Neu-Holitz an die Linie Chotzen—Halbstadt der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und des Flügels von der Station Unter-Rowen obiger Localbahn nach Daschitz die Trassenrevision auf den 3. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 15.251.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Schleppbahn zum Agnes-Tiefbau; Herstellung einer Verladestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Brüder Rindskopf in Teplitz für die Herstellung einer Verladestelle nebst einem Ladegeleise für den 1. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5818.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Herstellung einer Verladerampe in Stockerau.) Auf Grund des Ergebnisses der am 22. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für Herstellung einer Verladerampe in der Station Stockerau genehmigt. [14. Februar, Z. 1636.]

— (Herstellung eines Krahnes und einer Putzgrube in Znaim.) Auf der Südseite der Station Znaim wird ein Krahn aufgestellt und eine Putzgrube errichtet. [10. März, Z. 7544.]

— (Bauliche Herstellung in der Station Časlau.) In der Station Časlau wurde eine gedeckte Veranda hergestellt. [10. März, Z. 10.862.]

— (Erweiterung der Station Neschwitz.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 18. December 1894 durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Erweiterung der Station Neschwitz, der Bauconsens ertheilt. [11. März, Z. 14.127.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Eisenbrod—Tannwald: Herstellung von Handschranken.) Das Project für die anlässlich der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge hergestellten Absperrungen der Wegübergänge in km 2·3/4, 4·4/5 und 10·1/2 durch Handschranken wurde nachträglich genehmigt. [6. März, Z. 1320.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Anlage einer Trinkwasserleitung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gablonz hat die politische Begehungscommission, betreffend das Project für die Anlage einer Trinkwasserleitung am Bahnhofe Gablonz der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, auf den 1. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde die k. k. Bezirkshauptmannschaft Gablonz betraut. [G.-I.-Z. 6182.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Eisenconstruction.) Der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Plan für die eisernen Ueberhöhungsstühle der Brücken in km 1·570 und km 1·746 der Localbahn Postelberg-Laun wurde zur Ausführung genehmigt. [14. März, H.-M.-Z. 14.354.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung einer Verbund-Güterzugs-Locomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für eine Verbund-Güterzugs-Locomotive mit dreifach gekuppelten Achsen und einer Laufachse genehmigt, und zwar unter der Voraussetzung, dass durch keine der Achsen ein grösserer Achsdruck als von 14 t auf die Schienen ausgeübt werde. [Z. 9785.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Sicherungsanlage in der Station Türmitz.) Zur Sicherung des Verkehres in der Station Türmitz wurden dort vier Semaphore aufgestellt, und zwar befindet sich bei den Einfahrten von der Aussiger, von der Schönfelder und von der Tschochauer Seite je ein zweiflügeliger, bei der Ausfahrt gegen Aussig ein einflügeliger Semaphor. Die Sicherungsanlage besteht aus zwei getrennten Stellwerken, in welchen die Weichen- und Signalstellhebel, die Fahrstrassenschieber und Wärterblocks untergebracht sind, und aus einem im Stationsgebäude aufgestellten zehntheiligen Blockapparat nach System Siemens & Halske in Verbindung mit dem Fahrstrassenverschluss nach System Rank. Das eine Stellwerk enthält sieben aufschneidbare Weichenstellhebel für ein Weichenpaar und sechs einzelne Weichen, zwei Signalhebel für das Einfahrts- und das Ausfahrtssignal auf der Bahnhofseite gegen Aussig, fünf Fahrstrassenschieber und einen viertheiligen Blockapparat mit Rank'schem Fahrstrassenverschluss. Ueberdies sind noch zwei Schlösser vorhanden, welche zum Verschliessen des Stellhebels für das eben erwähnte Einfahrtssignal in Verbindung mit einem Sperrbaum dienen. Das zweite Stellwerk enthält sieben aufschneidbare Weichenstellhebel für drei Weichenpaare und vier einzelne Weichen, zwei Signalhebel für die Einfahrtssemaphore bei der Schönfelder und bei der Tschochauer Bahnhofseite, sechs Fahrstrassenschieber und einen sechstheiligen Blockapparat mit Fahrstrassenverschluss. Sämmtliche Signale werden in der Normalstellung auf „Verbot der Fahrt" verschlossen gehalten, so dass alle Dispositionen über die Ein-, Aus- und Durchfahrten einzig und allein in der Hand des Verkehrsbeamten liegen. Die Aufhebung der Fahrstrassenverriegelung kann vom diensthabenden Verkehrsbeamten erst dann vorgenommen werden, wenn das zugehörige Signal wieder in seine Normalstellung gebracht und blockirt worden ist. Die drei elektrischen Distanzsignale, welche in der Richtung gegen Aussig, Schönfeld und Tschochau aufgestellt sind, wurden in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. [G.-I.-Z. 2278.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei 41 Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat einem Ansuchen des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entsprechend für die seit dem Jahre 1884 in Verwendung genommenen 41 Stück Personenzugs-Locomotiven Nr. 184 bis Nr. 224 der Gruppe II c eine grösste Fahrgeschwindigkeit von 90 km in der Stunde, und zwar bis zur Einlieferung der mit Handelsministerial-Erlass vom 24. December 1894, Z. 66.783, genehmigten Schnellzugs-Locomotiven, als zulässig erklärt. [Z. 10.046.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Segen-Gottes—Okříško.) Um eine raschere Verbindung zwischen Prerau—(Olmütz)—Brünn—Iglau über Okříško zu ermöglichen, hat das Handelsministerium gestattet, dass die concessionsmässig auf 25 km per Stunde festgesetzte Maximal-Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Segen-Gottes—Okříško auf 30 km per Stunde erhöht werde. [Z. 61.129 ex 1894.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle Wlkanetsch für den Reisegepäcks- und Frachtgut-Wagenladungsverkehr.) Am 1. April 1895 wird die zwischen den Stationen Goltsch-Jenikau und Leština gelegene, bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Wlkanetsch für den Frachtgut-, Wagenladungs- und unbeschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. [Z. 17.131.]

Elektrische Bahn Baden-Helenenthal. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 16. Juli 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen elektrischen Localbahn Baden-Helenenthal wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Geleiseanfange in der Haltestelle Südbahn bis zum Geleiseende in der Haltestelle Rauhenstein 3·249 km und die Betriebslänge 3·174 km. — Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Höhen-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienen-Côte in Meter
Südbahn	Haltestelle	0·00	228·35
Bahnhofstrasse	„	0·220	229·52
Ausweiche Rainerbrücke	„	0·384	230·27
Löwenbrücke	„	0·766	232·76
Franzensbad	„	1·000	233·00
Johannesgasse	„	1·155	234·30
Pelzgasse	„	1·290	234·68
Doblhoffbrücke	„	1·630	237·10
St. Genois	„	1·736	238·10
Deisenhofer	„	1·970	239·31
Ausweiche Hildergartbrücke	„	2·090	239·00
Wasserleitung	„	2·382	241·62
Helenenstrasse	„	2·700	243·26
Weilburg	„	2·940	244·26
Rauhenstein	„	3·174	246·82

[G.-I.-Z. 23.991 ex 1894.]

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Verkehrleitung Mähr.-Schönberg.)

28. März. In der Strecke Grosswasser—Domstadtl wurde bei km 25·40 vor Zug 1 in Folge einer Felsabrutschung das Geleise 10 m lang, 1·5 m hoch verlegt. Bei den Zügen 1, 2 und 3 musste umgestiegen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Baja — Kalocsa — Duna-Pataj — Kun-Szent-Miklós-Tass. (Beschlussfassung über den Ausbau.) Das Comitats-Municipium des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun hat den Ausbau der ca. 100 km langen projectirten Linie Baja—Kalocsa—Duna-Pataj (vergl. Vorconcession a) und b) Vrdgs.-Bl. Nr. 105 ex 1894) und weiterhin Duna-Pataj—Kun-Szent-Miklós-Tass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1894, Vorconcession Post 2) durch Gewährung einer Subvention von 3000 fl. per Kilometer, d. i. 360.000 fl., zu ermöglichen beschlossen. Die im Anschlusse an die concessionirte Linie Baja—Zombor—Ujvidék (vergleiche Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1894) zu erbauende Linie Baja — Kalocsa — Duna-Pataj — Kun-Szent-Miklós-Tass wird von der Station Baja der Linie Szabadka—Baja aus diese längs der Donau in der Station Kalocsa mit der Linie Kis-Körös—Kalocsa und von dort aus beide vorgenannten, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linien in der Station Kun-Szent-Miklós-Tass mit der Hauptlinie Budapest—Szabadka — Ujvidék — Zimony (Semlin)—Belgrad und ausserdem von Baja aus durch die projectirte Linie Baja—Báttaszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1894, Vorconcession Post 2, und Nr. 123 ex 1894) von Báttaszék aus mit dem grossen donaurechtsuferseitigen Betriebsnetze verbinden. Die Trasse der combinirten Linie Budapest—Kun-Szent-Miklós-Tass—Duna-Pataj—Kalocsa—Baja—Zombor—Ujvidék wird längs der Donau führen. Durch Errichtung von Umschlagplätzen an geeigneten Berührungsstationen wird durch Vermittlung der projectirten Linie ein lebhafter Wechselverkehr zwischen Eisenbahn und Schiffahrt inaugurirt werden.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Bau einer neuen Zweiglinie.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Communalverwaltung beschlossen, von der durch Köbánya (Steinbruch) führenden Linie der elektrisch betriebenen Friedhofbahn eine in das Weichbild von Köbánya mit Benützung der Kápolnagasse führende Zweigbahn zu erbauen. Die Leitung wird vorläufig durch Vermittlung von hölzernen Kabelträgern geführt werden, doch verpflichtet sich die Gesellschaft, diese innerhalb von zehn Jahren gegen eiserne Ständer auszuwechseln.

— (Politisch-administrative Begehung der Endstrecke der Betriebslinie in der grossen Ringstrasse.) Am 18. März fand unter Führung des Ministerialsecretärs Julius Stetina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden die politisch-administrative Begehung der letzten Streckensection der Hauptlinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe, und zwar von der Üllöerstrasse bis zum Borárosplatze (nächst dem Donauufer), statt. Nach Genehmigung der Pläne und Aufnahme des Localaugenscheines ertheilte der Commissionsleiter im Namen des Ministers der Direction der Gesellschaft die Bewilligung zum sofortigen Beginne des Baues. Die Ringbahn wird vom Borárosplatze aus längs dem Donauquai zum Anschlusse an deren bisherige Ausgangsstation am Rudolfsquai (oberhalb der Kettenbrücke und nächst der Akademie) verlängert werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) und sodann einen den IV. Stadtbezirk (Innere Stadt) umspannenden und die Bezirke V, VI, VII, VIII und IX durchschneidenden Ring bilden, von welchen die Strecken

a) Podmaniczkygasse—Stadtwäldchen,
b) Königsgasse—Stadtwäldchen,
c) Volkstheaterstrasse—Köbánya (Steinbruch) — Centralfriedhof nächst Kerepes,
d) Calvinplatz—Stationsgasse—Anschluss an Linie c) und
e) Calvinplatz—Universitätsplatz (im Inneren des IV. Bezirkes)

als Radiallinien ausgehen. Dieses gesammte Betriebsnetz wird von der Quailinie aus nach Vollendung der Brücke am Vámháztér (Zollamtsplatz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28]) über diese mit dem am rechtsseitigen Donauufer im Bereiche Ofens (I., II. und III. Stadtbezirk) zu erbauenden Betriebsnetze verbunden werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Dampftrajectes zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass, nachdem die Donau nunmehr eisfrei ist, der Verkehr des die Strecken Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos und Erdöd—Eszék—Villány verbindenden Dampftrajectes am 18. März wieder eröffnet wurde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Monate Jänner.) Die im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Jänner ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.563·91 km, Folgendes: Im Monat Jänner betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 20,516.867 Mk. oder 272.334 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 542 Mk. oder 2·52 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 65,888.019 Mk. oder 264.493 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1713 Mk. oder 1·55 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Jänner betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 249,393.497 Mk. oder 7,025.790 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8098 Mk. oder 1·33 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 618,108.975 Mk. oder 7,732.718 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19.727 Mk. oder 0·23 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 3,707.553 Mk. oder 65.382 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 543 Mk. oder 1·99 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehre: im Ganzen 9,266.834 Mk. oder 95.452 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1.342 Mk. oder 0·90 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlinchen nach Arnswalde.) Der Stargard-Küstriner Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Berlinchen nach Arnswalde ertheilt worden.

— (Beförderung leicht zerbrechlicher unverpackter Gegenstände.) Um die Beschädigung leicht zerbrechlicher unverpackter Güter soweit thunlich fernzuhalten, hat der kgl. preussische Minister der öffentlichen Arbeiten mit Erlass vom 5. December 1894 die kgl. Eisenbahn-Directionen angewiesen, die Versender darauf aufmerksam machen zu lassen, dass es ihnen gestattet ist, die mit Gütern der genannten Art beladenen Wagen mit Plakaten zu bekleben, welche deren Inhalt bezeichnen. Eine solche Beklebung werde dazu beitragen, dass beim Rangiren der mit zerbrechlichen Gegenständen beladenen Wagen Seitens der Eisenbahn-Dienststellen mit Sorgfalt verfahren werde, sie liege daher und im Hinblicke auf die eingeschränkte Haftpflicht der Eisenbahn für den Transport zerbrechlicher Güter im Interesse der Versender.

Italien. (Specialtarife.) Die Expeditions-Nota und der Frachtbrief, die im internen Eisenbahnverkehre, und zwar die erstere für den Eilguttransport und der letztere für die Beförderung als gewöhnliches oder als beschleunigtes Frachtgut, zur Verwendung kommen, entsprechen dem Frachtbriefe für die internationalen Verkehre und bestehen aus drei Theilen: 1. der Expeditions-Nota oder dem eigentlichen Frachtbriefe, welcher den Transportvertrag darstellt; 2. der sogenannten Consignations-Nota (bollettino di consegna), welche die Angaben des Transportvertrages getreu reproducirt und die dem Empfänger behufs Entgegennahme des Gutes übermittelt wird, und 3. der Aufgabebescheinigung (la ricevuta in partenza), welche dem Absender

ausgeliefert wird. Die zwei ersten Theile der Expeditions-Nota oder des Frachtbriefes werden vom Absender ausgefüllt, der dritte dagegen von der Absendestation; der letztere dient als Beweis für die Aufgabe des Gutes zum Transport. Bei der Ausfüllung der beiden ersten Theile muss der Absender, sofern er beabsichtigt, Special- oder Localtarife zur Anwendung bringen zu lassen, diese ausdrücklich vorschreiben; aus dieser Bestimmung folgt, dass, wenn mit der Ermässigung des Transportpreises der Special- und Localtarife keine Verminderung der Haftpflicht der Eisenbahn verbunden ist und die Anwendung der reducirten Frachtsätze unter Beschränkung der Haftpflicht gewünscht wird, eine diesfallsige ausdrückliche Erklärung gegeben werden muss. Schreibt der Absender keine Special- oder Localtarife vor, so wird angenommen, dass er beabsichtigt, den Transport nach dem allgemeinen Tarife ausführen zu lassen; mit Recht wendet dann die Eisenbahn die diesfälligen Frachtsätze an. Kein Local- oder Specialtarif mit besonderen Bedingungen kann zur Anwendung kommen, wenn er nicht speciell verlangt und bezeichnet ist. Andere Local- und Specialtarife können zur Berechnung kommen, wenn sie durch eine einfache generelle Bezeichnung verlangt werden, wie z. B. „zu den Sätzen der Special- oder Localtarife", „zum günstigsten Tarife", „zum billigsten Tarife". Auch in denjenigen Fällen, in welchen verschiedene Specialtarife auf eine Sendung angewendet werden können, ist die Eisenbahn bei dem vorstehend behandelten Verlangen genereller Natur verpflichtet, den für das Publicum geeignetsten Tarif in Berechnung zu ziehen. Es kommt auch vor, dass der Absender die Vorschrift, um die es sich hier handelt, nur auf dem bollettino di consegna und nicht auch auf dem Frachtbriefe macht. In diesem Falle hält sich die Eisenbahn nicht verpflichtet, die ermässigten Frachtsätze der Special- oder Localtarife anzuwenden; sie sieht davon ab, um Differenzen zu vermeiden, die zwischen ihr und den Parteien entstehen könnten. In der That, wenn die Vorschrift nicht auf dem ersten Theile, welcher der eigentliche Frachtvertrag ist, gegeben ist, so kann der Absender im Falle von Verspätung, Verlust etc. die Behauptung aufstellen, dass er die Absicht gehabt habe, das Gut nach dem allgemeinen Tarife abfertigen zu lassen, und somit die Haftpflicht der Eisenbahn in höherem Masse in Anspruch nehmen. Um solche Unzuträglichkeiten fern zu halten, haben die italienischen Eisenbahn-Gesellschaften kürzlich einen Erlass an die Stationen gerichtet, womit dieselben angewiesen werden, unvollständig ausgefertigte Documente nicht zu acceptiren, dabei daran erinnernd, dass hinsichtlich der Taxberechnung die Vorschrift der Special- und Localtarife, die nur auf dem bollettino di consegna und nicht auf dem ersten Theile der Expeditions-Nota oder des Frachtbriefes eingetragen, als giltig nicht zu betrachten sind.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895. Nr. 2, S. 72.]

— (Concurs für eine Eisenbahn-Lehrkanzel.) Das „Bollettino della Pubblica Istruzione" theilt mit, dass der Concurs für eine Eisenbahn-Lehrkanzel an der technischen Hochschule in Mailand eröffnet wurde. Der Termin für die Einreichung der Gesuche beim Ministerium ist der 15. Juli.

Frankreich. (Betriebseröffnung einer Strassenbahn.) Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens hat am 29. Jänner von der im Isère-Departement gelegenen Strassenbahn Grenoble-Veurey die Strecke von der Lafontaine-Allee in Grenoble bis Veurey dem Betriebe übergeben.

— (Gemeinnützigkeitserklärung von Strassenbahnen.) Durch Verordnung vom 18. Jänner ist die vom Allier-Departement concessionirte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Vichy nach Cusset und durch Verordnung vom 21. Jänner die vom Departement Pas de Calais an Ch. Prévost concessionirte Strassenbahn Etaples-Paris Plage für gemeinnützig erklärt worden.

Grossbritannien. (Anwendung der continuirlichen Bremsen.) Gegenwärtig sind 7959 Locomotiven und 42.855 Wagen der britischen Eisenbahnen mit der Vacuumbremse, dagegen nur 2896 Locomotiven und 19.597 Wagen mit der Westinghouse-Bremse ausgerüstet. Die mit der automatischen Westinghouse-Bremse ausgestatteten Fahrbetriebsmittel haben 27,040.776 Zugmeilen, die mit der einfachen und automatischen Vacuumbremse ausgerüsteten Fahrbetriebsmittel haben 57,924.997 Zugmeilen innerhalb der letzten 6 Monate zurückgelegt. Mit der Vacuumbremse sind versehen die

London und Northwesternbahn (9,550.212 Zugm.),
Great Westernbahn (9,499.944 Zugm.),
Great Northernbahn (4,722.927 Zugm.),
Lancashire und Yorkshire (4,752.790 Zugm.),
London und Southwestern (4,976.936 Zugm.),
Metropolitan (944.625 Zugm.),
South Eastern (2,969.235 Zugm.),
Manchester und Sheffield (1,800.957 Zugm.),
Midlandbahn (7,059.649 Zugm.).

Die Zahl der Versagungen betrug bei den oberwähnten Bahnen 221 für eine Leistung von 46,277.275 Zugmeilen. Für alle Bahnen Grossbritanniens enfielen bei der Vacuumbremse auf eine Versagung 228.051 Zugmeilen. Mit der automatischen Westinghouse-Bremse sind ausgerüstet die

Great Eastern Bahn (5,654.640 Zugm.),
North British (3,865.667 Zugm.),
North Eastern (5,843.805 Zugm.),
London und Brighton (3,653.027 Zugm.),
London, Chatham und Dover (1,796.759 Zugm.),
Caledonianbahn (3,552.946 Zugm.),
Glasgow und Southwestern (518.163 Zugm.).

Die Zahl der Versagungen betrug bei den 7 letzteren Bahnen 216 für eine Leistung von 24,915.007 Zugmeilen. Bei der Westinghouse-Bremse entfiel für sämmtliche damit versehenen Bahnen eine Versagung per 112.670 Zugmeilen.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Regulirung der Raab. (Aufnahme eines Amortisationsanlehens.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Interesse der Durchführung der Raabregulirung genehmigt, dass der im Sinne des G.-A. XVII ex 1893 dem Theissregulirungsfonde entnommene Vorschuss von 1,760.000 fl., sowie die 850.000 fl. betragenden Kosten, welche aus den einen ergänzenden Theil der Regulirung bildenden Arbeiten bisher erwachsen sind, durch ein im Laufe des Jahres 1895 aufzunehmendes Amortisationsanlehen gedeckt werden.

England. (Unthätige Schiffe.) Seit langem war die Zahl der unbeschäftigten Schiffe in England keine so grosse als gegenwärtig. Im Tyneflusse liegen zur Zeit 83 Dampfer vor Anker, ausserdem befinden sich noch 11 im Northumberland-Dock, zusammen also 94 Schiffe, wovon über ein Dutzend im letzten Monate hinzukam. Der Fluss bietet einen wahrhaft traurigen Anblick; beinahe alle Anlegeplätze sind gedrängt voll von Schiffen, so dass neu hinzukommende in das Dock dirigirt werden müssen, um aufgelegt zu werden. Doch hofft man, dass mit Nachlassen des Frostes und der Enteisung der Sund- und unteren Ostseehäfen sich wieder mehr Gelegenheit zur Beschäftigung für Trampdampfer bieten wird, und dass hiedurch schon in nächster Zeit eine beträchtliche Verminderung der jetzt unthätig im Tyne liegenden Flotte eintreten werde. [„Shipping Gazette."]

Hafengebühren.

Tunis. Mit 1. Februar trat ein neuer Hafengebührentarif in Kraft, wodurch der bisher giltige Tarif vom Jahre 1893 seine Geltung verliert.

Bizerta (Tunis). Mit Decret der Regentschaftsregierung vom 3. Februar wurde die Hafenbaugesellschaft zur Einhebuug von Hafen- und Localgebühren nach Massgabe der Fertigstellung der Arbeiten im Hafen von Bizerta ermächtigt.

Quarantainenachrichten.

Rumänien. Seit 20. März werden von Constantinopel kommende Schiffe im Hafen von Küsteudje wieder zugelassen, wenn sie keine Passagiere III. Classe an Bord führen.

Uruguay. In Folge ständigen Zunehmens der Cholera in Buenos-Ayres und anderen argentinischen Häfen hat die Regierung eine achttägige Quarantaine gegen alle Herkünfte aus Argentina angeordnet. Die Flussschiffe, welche bisher zwischen Buenos-Ayres und Montevideo verkehrten, haben den Dienst eingestellt, und die meisten Postdampfer bleiben in Montevideo.

Constantinopel. Die türkische Regierung hat gegen Herkünfte vom Rothen Meere zwischen Sith und Djizan (beide inbegriffen) eine zehntägige Quarantaine verfügt.

Cypern. Die Regierung hat gegen die gleichen Provenienzen ebenfalls eine zehntägige Quarantaine verhängt.

Christiania. Die norwegische Regierung hat Russland, mit Ausnahme der Häfen der Ostsee und des Golfs von Finnland, für cholerainficirt erklärt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im April 1895.) Im April 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Export.

Nach	Dampfer	April
Rouen, Boulogne	„Jókai"	1—10
Rotterdam. Antwerpen	„Nagy Lajos"	1—10
Liverpool	„Athenian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„Mourino"	5—15
Bordeaux	„Báthori"	5—15
Liverpool	„Kedar" (Cunard Line)	10—20
London	„Narva"	10—20
Rouen	„Szent László"	10—20
Liverpool	„Lesbian"	15—25
Gibraltar [1], London	.	15—25
Barcelona [2]	„Zrinyi"	25
Hull, Newcastle o T	„Palermo"	20—30
Algier [1], Glasgow	„Tibor"	20—30
Liverpool	„Marathon" (Cunard Line)	20—30
New-York	„Scotia" (Anchor Line)	20—30
London	„Sultana"	25/IV—5/V

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im April 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	April
London	Triest, Fiume	„Sultana"	1—10
Liverpool	„ „	„Alsatian"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano"	10—20
Bordeaux	„ „	„Rákóczy"	10—20
Antwerpen	„ „	„Deák"	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	10—20
London	Triest, Fiume	„Mátyás Király"	15—25
Rouen	„ „	„Matlekovits"	20—30
Glasgow	„ „	„Széchenyi"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	20—30
London	Triest, Fiume	„Wm. Bailey"	20—30
La Plata	„ „	„Stefania"	20—30

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Kilometrische Länge der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen.) Nach den dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern zugekommenen Mittheilungen beträgt die kilometrische Länge der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen in

	1894	1893
Belgien nach dem Stande vom 31. März 1894	4.530 km	4.516 km
Deutschland „ „ „ „ 31. „ 1894	44.272 „	43.200 „
Frankreich „ „ „ „ 31. „ 1894	35.149 „	33.872 „
Italien „ „ „ „ 31. „ 1894	12.358 „	11.762 „
Luxemburg „ „ „ „ 31. „ 1894	356 „	356 „
Niederlanden laut Mittheilung vom 10. August 1894	2.513 „	2.475 „
Oesterreich nach dem Stande vom 31. März 1894	15.507 „	14.887 „
Ungarn „ „ „ „ 31. „ 1894	12.325 „	11.722 „
Russland laut Mittheilung vom 8./9. Juli a. St. 1894	28.030 „	26.351 „
Schweiz nach dem Stande vom 31. März 1894	3.102 „	2.995 „
Totale	158.142 km	152.136 km

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 4·60 km lange Hafenbahn Cosel-Kandrzin—Oderhafen der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, welche mit Wiederbeginn der Schiffahrt auf der Oder für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die 6·887 km lange Strecke Laculete—Puciósa der kgl. Rumänischen Staatsbahnen, welche am 27. Mai 1894 vorläufig für den Personenverkehr eröffnet worden ist, den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 20. März herausgegebene XXXIX. Stück enthält unter

Nr. 872: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. März 1895, Z. 34.697, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 23. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 873: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. März 1895, Z. 8372, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Mähren.

Nr. 874: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. März 1895, Z. 4089, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach der Bukowina.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 875: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. März 1895, Z. 7443, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das vom schweizerischen Bundesrath mit Beschluss vom 12. März 1895 erlassene Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz.

Nr. 876: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. März 1895, Z. 3281, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Vöcklabruck in Oberösterreich nach Salzburg.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 877: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. März 1895, Z. 4860, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus den Districten Botuschani und Dorohoi in Rumänien nach der Bukowina.

Nr. 878: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. März 1895, Z. 22.649, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Botosani in Rumänien nach Galizien.

Nr. 879: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 19. März 1895, Z. 21 133, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Ungarn nach Galizien.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn) dem k. k. Statthaltereirathe Dr. Eugen Netoliczka in Graz übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der mittelst Kundmachung in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, Seite 2265, gekündigten Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (vergleiche auch die Kundmachungen in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Jänner l. J., Seite 9, Nr. 13 vom 29. Jänner l. J., Seite 215, und in Nr. 27 vom 2. März l. J., Seite 425) wird neuerdings, und zwar bis 30. April 1895 verlängert.

Wien, am 26. März 1895. [191]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Ausschliessung des Artikels Rübensamen aus dem Ausnahmetarife 7/A.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7/A im Tarife für den Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischen Grenzverkehr auf Sendungen von Rübensamen keine Anwendung, und ist daher dieser Artikel aus der Nomenclatur des vorbezeichneten Ausnahmetarifes zu eliminiren.

Wien, am 28. März 1895. [192]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Weiterbestand der Ausnahmetarife für Holzspäne, Käse und Schilf für den Verkehr Ungarn—Bayern.

Die in Nr. 18 dieses Blattes vom 9. Februar 1895 auf Seite 289 publicirte Aufhebung des vom 1. April 1880 giltigen Tarifheftes Nr. 3 zu Theil II mit 31. März 1895 wird dahin beschränkt, dass der in den Nachträgen VI und VII enthaltene Ausnahmetarif Nr. 26 für die Beförderung von Schilf und Schilfrohr etc., ferner die im Nachtrage VIII enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 29 für Holzspäne und Nr. 30 für Käse auch nach dem 31. März 1895 bis auf Weiteres in Geltung verbleiben.

Wien, am 27. März 1895. [193]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Berichtigungen.

In den am 1. April 1895 in Wirksamkeit tretenden Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, des obbezeichneten Eisenbahnverbandes sind die nachstehenden Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

a) Im Tarif-Theile II, Heft 1:

1. Seite 9 in dem Abschnitte „Zu II 2 Auf- und Abladen der Güter“ soll es in der fünften Zeile des Absatzes a) heissen: „die Bestimmungen des **Theiles I**, Abtheilung B“ statt „des Theiles II etc.“.
2. Seite 24 beträgt der Frachtsatz der Classe B Lüttich (B. St. B.) — Nussdorf (k. k. St. B.) **Frs. 67.41**, nicht 67.44.
3. Seite 35 beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 2/B Wien (K. E. B.) etc. — Genf (transit) B. St. B. **Frs. 92.39**, nicht 92.29.
4. Seite 67 beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 11/A Löwen (transit) B. St. B. u. G. C. B.— Nussdorf (k. k. St. B.) **Frs. 60.74**, nicht 60.64.

b) Tarif-Theil II, Heft 2:

Seite 19 beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 13/a Wien Lagerhaus und Praterquai (k. k. St. B.)—Terneuzen loco und transito M. T. **Frs. 49.21**, nicht 48.21.

Wien, am 27. März 1895. [194]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc.

Aenderung in der Anwendung der Frachtsätze bis zum Schnittpunkte, bezw. der Stationstarifsätze.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. kommen vom 15. April 1895 ab bis auf Weiteres die in dem nachbezeichneten Tarife, bezw. Tarifnachträgen für den Coursstand der österr. Währung von 1.65—1.70 Mark = 1 fl. öst. Whrg. vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung: Oberschles.-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892.

Wien, am 26. März 1895. [195]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Eröffnung der für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichteten Haltestelle „Wlkanetsch“ auch für den Frachtgut - Wagenladungsverkehr und für normale Reisegepäck-Abfertigung.

Am 1. April 1895 wird die zwischen den Stationen Goltsch-Jenikau und Leschtina gelegene, bisher nur für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichtete Haltestelle „Wlkanetsch“ der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn auch für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr und für normale Reisegepäck-Abfertigung eröffnet.

In der genannten Verladestelle sind bahnseitige Magazinsräume nicht vorhanden, und können demnach anlangende Güter daselbst nicht eingelagert werden, sondern müssen dieselben von den Empfängern sofort ausgeladen und abgeführt werden.

Wien, am 28. März 1895. [196]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, und Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderuug von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I.

Nachtrag I, bezw. neuer Tarif.

Am 1. April 1895 erscheint der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1894 giltigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Er enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung im Abschnitt A des Tarifes;

II. neue Fassung der Anlage B zur Verkehrsordnung;

III. die abgeänderten Abschnitte des Tarifes
B. Allgemeine Vorschriften nebst Güterclassification,
C. Nebengebührentarif, sowie des Anhanges, enthaltend alphabetisches Inhaltsverzeichniss zum Abschnitt B.

Gleichzeitig tritt an Stelle des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. Jänner 1893, ein neuer Tarif in Kraft, der mit dem bisherigen im Wesentlichen übereinstimmt.

Die mit den Aenderungen verbundenen Frachterhöhungen erlangen erst am 1. Mai 1895 Giltigkeit.

Abdrücke des Nachtrages, bezw. Tarifes können zum Preise von 55, bezw. 20 Pfg. durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 26. März 1895. [197]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Bestimmungen des ab Schiffahrtsbeginn 1895 giltigen „Specialtarifes für Getreidesendungen" über die Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen.) Der erwähnte Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten enthält rücksichtlich der Uebernahme der Gewichtsgarantie bei completen Schleppladungen nachstehende Bestimmungen:

Die Gewichtsgarantie wird ausschliesslich für Getreide, geschüttet (alla rinfusa), in completen Schleppladungen zugestanden:

I. bis zu $^1/_4$ pCt. der eingewogenen Mengen von allen Einladestationen an der Donau oberhalb Drenkowa, den Stationen der Save — einschliesslich der serbischen Donau- und Save-Stationen — der Theiss, des Bega-, des Franzens- und des Franz Josef-Canals und der Drau nach Sissek, Szegedin, Barcs, Budapest und Raab, sowie auch nach anderen zwischen diesen Stationen gelegenen Empfangsstationen;

II. bis zu $^1/_2$ pCt. der eingewogenen Mengen von allen unter I. bezeichneten Ladeorten nach allen oberhalb Raab liegenden Stationen bis einschliesslich Regensburg;

III. bis zu $^3/_4$ pCt. der eingewogenen Mengen von und nach allen unter I. und II. bezeichneten Ein- und Ausladeplätzen, wenn bei der Ausladung Seitens der Partei die Egalisirung der Säcke verlangt wird.

Die nachstehenden Bedingungen und Vorschriften für Garantieladungen gelten als von der Partei acceptirt, sobald die Gewichtsgarantie für eine Getreidesendung von derselben in Anspruch genommen wird.

Die Gewichtsgarantie wird nur auf ausdrückliches Verlangen der Partei geleistet und ist nur dann für die Gesellschaft bindend, wenn alle an dieselbe geknüpften Bedingungen erfüllt sind, d. h. wenn a) die Ein- und Auswage durch die berufenen gesellschaftlichen Organe geschieht; b) im Aufgabsrecepisse und im Frachtbriefe Seitens der Aufgabsstation die Bemerkung gemacht wird: „Mit Gewichtsgarantie".

Von der Garantie sind ausgeschlossen:

a) alle jene Ladungen, welche nicht zwischen den unter I. und II. angegebenen geographischen Grenzen effectuirt werden;

b) dumpfiges, feuchtes oder nasses, im Regen zugeführtes, verdorbenes, beschmutztes, stark verstaubtes oder mit Sand gemengtes Getreide;

c) Reps und neuer, noch nicht ganz ausgetrockneter Mais;

d) Getreidesendungen in Säcken, selbst wenn auf Wunsch der Partei eine amtliche Nachwage stattfindet.

Bei derlei Sendungen gilt nach wie vor § 67 des Betriebsreglements als Norm für das Calo.

Die Aufgabsstationen und der Schlepp- oder Plättensteuermann sind berechtigt und verpflichtet:

a) die Uebernahme mit Garantie zu verweigern, wenn die Vorgangsweise der Verlader das gesellschaftliche Interesse zu gefährden droht;

b) die Manipulation zu sistiren, d. i. die Intervention der gesellschaftlichen Organe bei der Einladung zu unterbrechen, wenn und insolange ein geeignetes gesellschaftliches Organ zur Vornahme der Abwage nicht vorhanden ist.

Die Ein- und Auswage erfolgt mittelst eigener, ausschliesslich für die Manipulation von Garantiesendungen bestimmter gesellschaftlicher Wagen.

Der Steuermann muss die Abwage sowohl bei der Einals auch bei der Ausladung persönlich vornehmen und darf dieselbe unter keiner Bedingung der Partei überlassen. Den Vertretern der Parteien hat der Steuermann artig und mit Anstand zu begegnen, deren billigen Wünschen bestens nachzukommen, jedoch gegen Unbilligkeiten zwar höflich, aber mit Festigkeit aufzutreten und die Interessen der Gesellschaft bestens zu wahren.

Sollte es wegen rascher Einladung nothwendig erscheinen, eine zweite Wage beizustellen, so vergleicht vor Allem der Steuermann diese zweite Wage mit der ersten, insbesondere wenn diese zweite Wage vom Verlader beigestellt wird. Eine Parteiwage wird überhaupt als zweite Wage zur Benützung nur zugelassen, nachdem dieselbe sammt Gewichten von einem Agentiebeamten und vom Steuermann geprüft und richtig befunden worden ist.

Wenn das Getreide während der Einladung gereutert wird, darf die Abwage erst nach bewirktem Reutern stattfinden. Vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang darf nicht manipulirt werden, ebensowenig bei Regen oder starkem Winde.

Beim Abwägen der vollen Säcke sind immer gleichmässig zehn Säcke auf einmal auf die Wage zu legen, nicht mehr und nicht weniger, ausser bei der letzten Lieferung. Die leeren Säcke müssen auf dem Ladefahrzeuge gesammelt, partieweise abgezählt und abgewogen werden. Ebenso viele volle Säcke als eingeladen wurden, ebenso viele leere müssen behufs der Tara verwogen werden. Es sind daher alle leeren Säcke, die hinausgehen, vorher zu zählen und zu wägen, und ist ausdrücklich verboten, die Tara nach dem Durchschnittsgewichte einzelner Säcke zu bestimmen.

Bei jedesmaliger Unterbrechung der Einladung werden die Schleppmagazine unter Verschluss gelegt, und zwar gemeinschaftlich durch die einladende Partei und durch den überwachenden Steuermann. Die Partei kann zu dieser Mitsperre entweder ihre Schlösser oder ihre eigenen Plomben verwenden. Ist die Einladung vollendet, so hört die Mitsperre der Partei auf und hat der Steuermann, nachdem er für das eingeladene Quantum die Verantwortung trägt, die Schleppmagazine allein zu verschliessen.

Die Eintragungen in das vom Steuermann zu führende Manipulationsbuch sind fortwährend mit den Aufschreibungen des Verladers zu vergleichen und ist jede Differenz sogleich richtig zu stellen, wenn nicht anders so durch wiederholte Abwage. Der Uebertrag im Manipulationsbuche von Seite zu Seite geschieht nur jeweilig während eines Ladetages. Am nächsten Ladetage fängt die Rechnung immer von Neuem an. Die Numerirung der Abwagen hingegen geschieht fortlaufend. Am Abend, überhaupt nach Schluss der Einladung des betreffenden Tages, wird die ganze Summe gezogen und in die Hauptübersicht eingetragen. Diese Tagessumme hat der Steuermann mit der Summe der Aufschreibungen des Einladers zu vergleichen und von demselben täglich im Manipulationsbuche an der bezeichneten Stelle, wo hiefür Raum gelassen wurde, unterschreiben zu lassen und selbst zu unterfertigen. Nach vollständig bewirkter Einladung werden die Tagessummen zu einer Hauptsumme zusammengezogen und in gleicher Weise wie vorerwähnt vom Einlader und vom Steuermann unterfertigt.

Bei der Ausladung ist der gleiche Vorgang wie bei der Einladung zu beobachten; es sind wieder Partien zu 10 Säcken auf einmal zu wägen; in gleicher Weise sind alle leeren Säcke durchzuwiegen. Eine Ausnahme findet in der Abwage dann

statt, wenn auf Verlangen der Partei die Säcke egalisirt werden, wonach die Verwiegung der Säcke sackweise erfolgt, demgemäss die partienweise Abwage von je 10 Stück auf einmal zu entfallen hat. Das Manipulationsbuch ist genau so zu führen wie bei der Einladung, und ist das ausgeladene Quantum Tag für Tag ersichtlich zu machen. Nebst der Partei hat sich auch der bei der Ausladung intervenirende Agentiebeamte oder Fruchtauslade-aufseher in dem Manipulationsbuche zu unterfertigen.

Die Aufgabs- und die Ausladestationen haben die Eintragungen in das Manipulationsbuch ziffermässig und meritorisch zu prüfen.

Kgl. Preussischer Braunkohlenverkehr. (Ermässigte Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 25. März kamen für Braunkohlen-, Braunkohlencoaks- und Braunkohlenbriquetts-Sendungen in Einzelladungen von mindestens 10 t im Verkehre von den Briquettversandtstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach den Stationen Bützow, Güstrow, Lüssow, Mistorf und Schwaan der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ermässigte, bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Stadtbahnhof Alexanderplatz.

Deutsche Eisenbahnen. (Frachtbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Für die in der nachstehenden Zusammenstellung näher bezeichneten Gegenstände, welche auf den daselbst erwähnten Ausstellungen ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird eine Frachtbegünstigung in der Art gewährt, dass nur für die Hinbeförderung die volle tarifmässige Fracht berechnet wird, die Rückbeförderung an die Versandtstation und an den Aussteller aber frachtfrei erfolgt, wenn durch Vorlage des ursprünglichen Frachtbriefes für den Hinweg, sowie durch eine Bescheinigung der dazu ermächtigten Stelle nachgewiesen wird, dass die Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind, und wenn die Rückbeförderung innerhalb der unten angegebenen Zeit stattfindet.

In den ursprünglichen Frachtbriefen für die Hinsendung ist ausdrücklich zu vermerken, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgut bestehen.

Art der Ausstellung	Ort	Zeit	Die Frachtbegünstigung wird gewährt für	auf den Strecken der	Zur Ausfertigung der Bescheinigung sind ermächtigt	Die Rückbeförderung muss erfolgen innerhalb
1. Nord-Ostdeutsche Gewerbe-Ausstellung	Königsberg i. Pr.	Mai bis September 1895	Ausstellungsgegenstände nebenbezeichneter Art	Preussischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, der Sächsischen Staatsbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Bahnen	Ausstellungs-Comité	4 Wochen nach Schluss der Ausstellung
2. Kunst-Ausstellung	Landsberg a. W.	10. April bis 20. April 1895	Kunstgegenstände	Preussischen Staatseisenbahnen	Ausstellungs-Commission	4 Wochen nach Schluss der Ausstellung

Kgl. Preussischer Staatsbahn-Güterverkehr. (Neue Kohlentarife.) Am 1. April treten für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen, Steinkohlenbriquetts und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz neue Tarife in Kraft, und zwar:

a) nach den Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen und Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn (Anhang zum Gruppentarif Breslau, Kattowitz und Posen);
b) nach den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Ostpreussischen Südbahn und der Königsberg-Cranzer Eisenbahn (Anhang zum Ostdeutschen Gütertarife).
c) nach Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin, der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn, der Stargard-Küstriner Eisenbahn, der kgl. Militärbahn, der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neubrandenburg-Friedlander, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, sowie der Mecklenburg-Pommer'schen Schmalspurbahnen (Anhang zum Berlin-Stettin-Schlesischen Verbandsgütertarife).

Diese Tarife enthalten neben einzelnen Ermässigungen auch Erhöhungen für die Station Warnemünde und die Aufhebung der Frachtsätze für Kaienmühle und Charlottenhof i. M., sämmtlich Stationen der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. Soweit Erhöhungen eintreten, finden die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai Anwendung.

Durch obige Tarife werden aufgehoben:

1. der Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1891 nebst Nachtrag 1—8 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. im Binnenverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau und im Verkehr vom oberschlesischen Grubenbezirk nach Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn,
2. der vom 1. Jänner 1892 giltige Anhang nebst Nachtrag 1—7 zum bisherigen Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Breslau, enthaltend den oberschlesischen Steinkohlen- u. s. w. Ausnahmetarif nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin und der Mecklenburg-Pommer'schen Schmalspurbahnen,
3. der vom 1. März 1891 giltige Anhang nebst Nachtrag I—XI zum bisherigen Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Bromberg, enthaltend den oberschlesischen Steinkohlen- u. s. w. Tarif nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussischen Südbahn, der Alt-Damm-Kolberger und Königsberg-Cranzer Eisenbahn,
4. der vom 1. Februar 1894 giltige Anhang zum bisherigen Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Altona, enthaltend den Ausnahmetarif für oberschles. Steinkohlen u. s. w.,
5. der vom 1. November 1893 giltige Ausnahmetarif für oberschles. Steinkohlen- u. s. w. Sendungen nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a. M. u. s. w.,
6. der vom 1. September 1892 giltige Anhang nebst Nachtrag I zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt, enthaltend den Ausnahmetarif für oberschles. Steinkohlen- u. s. w. Sendungen,
7. der vom 5. Jänner 1890 giltige Ausnahmetarif nebst Nachtrag 1 und 2 für die Beförderung oberschles. Steinkohlen u. s. w. nach Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn,
8. der vom 1. Jänner 1894 giltige Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarife, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung oberschles. Steinkohlen u. s. w. nach Stationen der grossh. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn u. s. w.

Die unter 1, 3, 7 und 8 aufgeführten Tarife werden vollständig, die übrigen Tarife jedoch nur insoweit aufgehoben, als sie sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche die neuen Tarife Anwendung finden.

Der Tarif unter a) ist zum Preise von 0·55 Mk., unter b) zum Preise von 1·6 Mk. und unter c) zum Preise von 0·80 Mk. vom 25. März ab bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
586	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker als Frachtgut	Neratovic	Brüx (A.T.E.) Dux Mariaschein Teplitz	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg } pro Frachtbrief ad b) 10000 kg } und Wagen 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 124 100 115 100 106 100 111 100	Verschieden	Im Kartirungswege		
587	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht)	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (K. B. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach b) Stationen der K. B. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 36 des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes Heft 1 vom 1. December 1893 genannten, ferner ausgenommen die Stationen Arnschwang, Blaibach, Cham, Chameran, Furth i. W., Kötzting, Kothmaissling, Mitach); Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach und Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes c) Eisenach (Werrab.), d) Wernshausen (Werrab.)	**Mindestverfrachtung von 20000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Tarifes vom 1. August 1892 bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. April 1895 bis 31. März 1896	Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn u. s. w. vom 1. August 1892; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif Heft 1 vom 1. December 1893; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif Heft 3 vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtig Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe a) 7 Kreuzer ö. W. b) 12 Pfennig c) 12 Pfennig d) 14·8 Pfennig	} Bei einer Mindestverfrachtung von 30000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 Kreuzer ö. W., b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1896. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
588	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisenbahnschwellen	Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895 wird für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Schlackenwerth—Joachimsthal dienenden, in der Station Schlackenwerth zur Abgabe gelangenden Eisenbahnschwellen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine 50percentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Minimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·1 Kreuzer ö. W. pro 100 kg und jedes km verbleiben muss. Diese Begünstigung findet gegen die bis spätestens Ende Jänner 1896 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma als Absenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung. Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichnis vorzulegen, aus welchem die approximativen Quantitäten und die Aufgabestationen zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Eisenbahnschwellen oder eine Aenderung in den Aufgabestationen, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
589	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Klein-Hadersdorf-M. Bründl	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	18 Gulden pro Waggonladung		Im Kartirungswege		
590	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Gusseisentheile, schmiedeiserne Fenster, eiserne Traversen u. dgl., Eisenwaaren	Wien St.E.G.	Mannersdorf	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad b) 10000 kg " " " ad c) das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 22·3	17·6	4·7	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende März 1896	Die Transporte müssen für den Bau einer Portland- und Roman-Cementfabrik in Mannersdorf Verwendung finden, was auf den bezüglichen Frachtbriefen bahnämtlich bestätigt erscheinen muss
			b) Holz des Specialtarifes 2						19·5	16·6	2·9			
			c) Cement						15·7	12·0	3·7			
591	Oesterr. Nordwestbahn		Getreide und Hülsenfrüchte (Position G-13 laut Tarif-Theil I vom 1. Jänner 1893)	ungarischen Stationen, welche via Marchegg oder via Bruck a. d. L., beziehungsweise via Wien instradiren	Swarow Tannwald	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende December 1895	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil III, Heft 1, vom 1. August 1892	Verschieden	Verschieden	1·4 (ein und vierzehntel) Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als alleiniger Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe	Die Rückvergütungsansprüche sind längstens bis Ende Februar 1896 geltend zu machen
592	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine	Böhm.-Skalitz	Smiřitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	8·7 kr.	4·0 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Smiřitz bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Smiřitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
593	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Steine in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen	Troppau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg). Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen für die Donau-Regulirungs-Unternehmung via Wien Nordbahn-Donauuferbahn bestimmt und entweder an die Donau-Regulirungs-Unternehmung selbst oder an eine Schiffsgesellschaft adressirt sein, und hat auf den Frachtbriefen als Bestimmungsort stets Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und als Empfangsstation Wien Nordbahnhof angegeben zu sein	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1895	38·2 kr.	33·2 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, und bei den Sendungen, welche nicht an die Donau-Regulirungs-Unternehmung adressirt sind, auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate und Frachtbriefe, wobei die letzteren von der Donau-Regulirungs-Unternehmung die Bestätigung darüber zu tragen haben, dass die bezüglichen Sendungen von ihr übernommen wurden. Die bezeichneten Documente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen und werden nicht wieder zurückgestellt	
594	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K O B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Linz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation Linz auch übernommen werden müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehr via Wien vom 1. Juni 1893	73·5 kr.	71·5 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
595	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		C o a k s	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiuer Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrauer Reviere	Oswięcim transito (für Sendungen nach Friedrichshütte)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Mai 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	0·25 Mark		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau loco Hruschau					kr. 18·3 18·1	Mark 0·22 0·22				
596	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Weströsterr.-Ungarischen Verband-Gütertarifes	H a a g	Sohland	Anfrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Verband-Gütertarifes geltenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. April 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Verband-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	102 Pfg. Coursdifferenz 2 „		Im Kartirungswege		Die Coursdifferenz von 2 Pfg. pro 100 kg ist von den Frachtsätzen bis auf Weiteres doppelt abzuziehen
				und umgekehrt	Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)					118 Pfg. Coursdifferenz 2 „				
				A s c h b a c h	Sohland					104 Pfg. Coursdifferenz 2 „				
				und umgekehrt	Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof)					121 Pfg. Coursdifferenz 2 „				

597 — Böhmischen Nordbahn

Für die zur Erweiterung eines Fabriks-Etablissements in Weisswasser dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhm Nordbahn vorgesehene 50% Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Weisswasser zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
598	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Phosphorite russischer Herkunft	Podwołoczyska Bhf. transit	Roztok	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenz-Verkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	234 Heller		Im Kartirungswege		
599	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kalkstein, gemahlen	Fischbach Hartmannshof Holenbrunn Rupprechtstegen Walhallastrasse Wunsiedel	Bleistadt	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. April 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil II, Heft 3 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, giltig vom 1. Februar 1894		Mark 1·05 0·56 0·38 0·54 0·61 0·39		Im Kartirungswege		
				Fischbach Hartmannshof Holenbrunn Rupprechtstegen Walhallastrasse Wunsiedel	Neusattl (Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn)					1·03 0·54 0·36 0·52 0·59 0·37				
				Fischbach Hartmannshof Holenbrunn Rupprechtstegen Walhallastrasse Wunsiedel	Zieditz					0·98 0·49 0·31 0·47 0·54 0·32				
600	Südbahn-Gesellschaft	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 115 ex 1894, sub Pos. 1718, für Getreide aller Art ab Komarom-Ujszöny, Székesfehérvár, Molnári, Zala-Szt. Ivan, Acsad, Bükk, Lövö und Nagy-Czenk nach Graz S.B. publicirten ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf derlei Sendungen von den genannten Stationen nach Graz St.B. Anwendung.												

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. **Berichtigung** der in Nummer 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, sub fortl. Nr. 2095, enthaltenen Publication. In der Rubrik „Bezeichnung der Documente etc.“ hat der Passus **„auf die schliessende Firma als Absender und Empfänger lautende“** zu entfallen.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 2. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die im Art. 7 geänderten Statuten der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 15. März 1895. — Z. 5784. H.-M.-Z. 17.265.

Nachtrag VII zum gemeinsamen Tariftheile I.

Die „Pol. Corr." schreibt: „Ein hiesiges Fachblatt hat den eben an die Bahnverwaltungen versendeten Entwurf des Nachtrages VII zum gemeinsamen Tariftheile I, und zwar insbesondere die in demselben enthaltenen Bestimmungen, betreffend die nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung von Gütern in wenig wohlwollender Weise besprochen. Das erwähnte Fachblatt bedauert zunächst, dass den betreffenden Bestimmungen die Beschlüsse der Wiener Enquête zur Grundlage gedient haben und nicht jene der Budapester Enquête, welche das Recht der Partei auf nachträgliche Anwendung der billigsten Frachtberechnung ohne Umschweife anerkannt habe. Aber nicht genug daran, selbst die Beschlüsse der Wiener Enquête hätten in einigen Punkten weitere, dem Publicum noch ungünstigere Zusätze erhalten. Es sei nämlich festgesetzt worden, dass die nachträgliche Anwendung von Ausnahmetarifen, welche nicht für die ganze transportberechtigte Strecke jener Eisenbahn gelten, von welcher sie gewährt sind, nicht beansprucht werden könne, endlich dass die Stationen über die transportberechtigten Routen nur unverbindliche Auskunft ertheilen. Diesen Ausführungen gegenüber genügt es wohl, auf den im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 112 ex 1894 veröffentlichten Wortlaut der ungarischen Enquêtebeschlüsse hinzuweisen, aus welchem zu entnehmen ist, dass auch diese Enquête kein unbedingtes Recht der Partei auf nachträgliche Anwendung des billigsten Frachtsatzes anerkannt, hievon vielmehr ganz ähnliche, zum Theil sogar mit den Anträgen der österreichischen Enquête wörtlich übereinstimmende Ausnahmen festgesetzt hat. Aus dem veröffentlichten Wortlaute der ungarischen Enquête-Anträge geht auch weiter hervor, dass gerade die oberwähnte Beschränkung der nachträglichen Anwendung von Ausnahmetarifen in den Beschlüssen der ungarischen Enquête enthalten war. Diese Beschränkung greift übrigens nur insoweit Platz, als die Voraussetzungen für locale Ermässigungen, welche für bestimmte Artikel und Theilstrecken aus ganz speciellen Gründen gewährt werden, bei Transporten für längere Transportstrecken nicht zutreffen. Was endlich die beklagte Enthebung der Stationen von der Verantwortlichkeit für die Ertheilung von Auskünften über die transportberechtigten Routen anbelangt, so ist diese Einschränkung auf einen bei den betreffenden Commissions-Berathungen von den Vertretern der Ungarischen Staatsbahnen mit aller Entschiedenheit zur Geltung gebrachten Wunsch zurückzuführen. Es ist deshalb ganz unzutreffend, die österreichischen Bahnverwaltungen als die Urheber jener Bestimmungen hinzustellen, durch welche Einschränkungen in den übrigens sehr weitgehenden Wünschen des verfrachtenden Publicums platzgegriffen haben."

Zur näheren Erläuterung der Ausführungen der „Politischen Correspondenz" folgt hier eine Nebeneinanderstellung der einschlägigen Anträge der österreichischen und der ungarischen Enquête, sowie des Textes im Entwurfe des Nachtrages VII zum gemeinsamen Tariftheile I.

Antrag der österreichischen Enquête.

Zusatzbestimmung zu § 51, lit. l).

Dem nach § 61, Abs. (4) gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung billigerer, am Frachtbriefe nicht vorgeschriebener Abfertigung bei Frachtgütern, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, ist mit Ausnahme nachstehender Fälle dann stets stattzugeben, wenn den an die Anwendung der nachträglich verlangten Tarife geknüpften publicirten Bedingungen entsprochen wird.

Diese Ausnahmen, in welchen nachträgliche Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, sind:

1. wenn nachträglich Tarifcombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind;

Ueber die transportberechtigten Routen haben die Versandt- und Bestimmungsstationen über Verlangen Auskunft zu geben;

2. wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte als auf dem gewählten Wege;

3. wenn bei Transporten lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Stückguttarifes und streckenweise die Anwendung von Wagenladungstarifen nachträglich gewünscht wird;

4. wenn nachträglich eine indirecte Abfertigung beansprucht wird, derzufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zweimal hätte befördert werden müssen.

Entwurf des Nachtrages VII zum gemeinsamen Tariftheile I.

Zum Absatz (1), lit. l), des § 51 ist nach der Zusatzbestimmung XVI die folgende neue Zusatzbestimmung XVII aufzunehmen:

Dem nach § 61, Abs. (4) gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei Frachtgütern und lebenden Thieren, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, wird mit folgenden Ausnahmen stattgegeben:

1. Die Anwendung von Ausnahmetarifen und Frachtermässigungen, welche nicht für die ganze transportberechtigte Strecke jener Eisenbahn, von welcher sie gewährt wird, Giltigkeit haben, oder welche an die Aufbringung von Minimalquantitäten oder an sonstige besondere Bedingungen gebunden sind, kann nicht beansprucht werden.

2. Der Frachterstattungsanspruch bleibt ferner unberücksichtigt:

a) wenn nachträglich Tarifcombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind.

Ueber die transportberechtigten Routen, wenn sie nicht aus den Tarifen selbst zu entnehmen sind, geben die Versandt- und Bestimmungsstationen unverbindliche Auskunft;

b) wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte als auf dem gewählten Wege;

c) wenn bei Transporten lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Gewichtstarifes und streckenweise die Anwendung des Bodenflächen- (Raum-) Tarifes nachträglich gewünscht wird;

d) wenn nachträglich eine indirecte Abfertigung beansprucht wird, derzufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zweimal hätte befördert werden müssen.

Antrag der ungarischen Enquête.

Zusatzbestimmung zu § 51, lit. l).

Für den Fall, als der Absender die einzuhaltende Route im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben, oder bezüglich des anzuwendenden Tarifes, resp. der anzuwendenden Tarife keine Verfügung getroffen hat, so erfolgt die Abfertigung auf Grund der directen Tarife, welche auf der gefahrenen Route, bezw. auf den laut den Tarifen transportberechtigten Routen zwischen der Aufgabs- und Abgabsstation zur Zeit der Aufgabe bestehen.

Wenn für die ganze Transportstrecke ein solcher directer Frachtsatz nicht besteht, so haben die auf der gefahrenen, resp. transportberechtigten Route etwa bestehenden Theilverbandsätze Anwendung zu finden, oder aber hat eine Beförderung von Bahn zu Bahn auf Grund der Localtarife platzzugreifen.

Wenn aber gegenüber dem angewendeten directen Tarife auf Grund der Frachtsätze der Theilverbände, resp. auf Grund der Localtarife eine billigere Abfertigung sich ergibt, so hat der Transportberechtigte Anspruch auf diese billigere Frachtberechnung, und ist im Falle, dass dieselbe nicht angewendet wurde, die Seitens der Interessenten nachzuweisende Differenz im Sinne des § 61 rückzuvergüten.

Insoferne gegenüber der einen oder anderen der im vorigen Absatze bezeichneten Modalitäten der Frachtberechnung mittelst Umkartirung auf einer transportberechtigten Route ein billigerer Frachtsatz erzielt werden kann, so wird diese billigere Frachtberechnung — selbst wenn dieselbe durch den Absender nicht vorgeschrieben wurde — im Rückvergütungswege (§ 61) unter den folgenden Bedingungen angewendet:

1. Ausnahmetarife und Frachtermässigungen können nachträglich zum Zwecke der Umkartirung nur in dem Falle beansprucht werden, wenn dieselben auf der ganzen in Betracht kommenden Strecke irgend einer der am Transport betheiligten Eisenbahnen, und zwar auf der Aufnahmsbahn von der Aufgabs- bis zur Grenzstation, auf Transit- oder Endbahnen von der Einbruchstation bis zur End-, resp. Abgabsstation zur Verfügung stehen.

Die im wechselseitigen Verkehr von Zwischenstationen bestehenden Frachtermässigungen (Ausnahmetarife, Refactien etc.) localer Natur oder jene Frachtermässigungen, welche an Minimalquantitäten oder an andere besondere Bedingungen geknüpft sind, werden, insoferne sie im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben wurden, nachträglich im Rückvergütungswege nicht angewendet.

Der Frachterstattungsanspruch bleibt ferner unberücksichtigt:

2. bei als Eilgut beförderten Nahrungsmitteln oder bei anderen dem schnellen Verderben unterliegenden Eilgutsendungen;

3. wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte als auf dem gewählten Wege;

4. wenn bei Transporten lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Stückguttarifes und streckenweise die Anwendung von Wagenladungstarifen nachträglich gewünscht wird;

5. wenn nachträglich eine indirecte Abfertigung beansprucht wird, derzufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zweimal hätte befördert werden müssen.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1893/94.

(Schluss.)

Der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ für das Betriebsjahr 1893/94 sind folgende weitere Mittheilungen *) entnommen: Von der gesammten Eigenthumslänge der vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands, die am Ende des Betriebsjahres 1893/94 43.501·16 km (1892/93 42.907·78 km) betrug, entfallen bei einem Flächeninhalt von 540.483·58 qkm auf 100 qkm Grundfläche 8·05 (1892/93 7·94) km Eisenbahnen, und bei einer Einwohnerzahl von 50,778.400 auf je 10.000 Einwohner 8·57 (1892/93 8·53) km Eisenbahnen. Im Einzelnen stellt sich für die deutschen Staaten das Verhältniss der Eisenbahnen zum Flächeninhalt und zur Einwohnerzahl folgendermassen. Im Königreiche Preussen entfallen bei einer gesammten Eigenthumslänge der Eisenbahnen von 26.149·89 (1892/93 25.838·19) km und einem Flächeninhalt von 348.437·27 Quadratkilometer auf je 100 qkm 7·50 (1892/93 7·42) Kilometer Eisenbahnen und bei einer Einwohnerzahl von 30,840.900 auf je 10.000 Einwohner 8·48 (1892/93 8·47) km Eisenbahnen. — In Elsass-Lothringen entfallen von der Eigenthumslänge der Eisenbahnen von 1461·74 (1892/93 1418·29) km auf je 100 qkm Flächeninhalt 10·07 (1892/93 9·77) km und auf je 10.000 Einwohner 9·04 (im Vorjahre 8·80) km Eisenbahnen. — Im Königreiche Bayern kommen von den 5829·99 (im Vorjahre 5735·80) km gesammter Eigenthumslänge der Eisenbahnen auf je 100 qkm Grundfläche 7·68 (im Vorjahre 7·56) km und auf je 10.000 Einwohner 10·24 (im Vorjahre 10·14) Kilometer Eisenbahnen. — Im Königreiche Sachsen betrug die gesammte Eigenthumslänge der Eisenbahnen 2276·30 (im Vorjahre 2252·33) km, d. i. auf je 100 qkm Grundfläche 15·18 (im Vorjahre 15·02) km und auf je 10.000 Einwohner 6·22 (im Vorjahre 6·25) km Eisenbahnen. — Im Königreiche Württemberg entfielen von den 1551·22 (im Vorjahre 1527·74) km gesammter Eigenthumslänge der Eisenbahnen auf je 100 qkm Grundfläche 7·95 (im Vorjahre 7·83) km und auf je 10.000 Einwohner 7·55 (im Vorjahre 7·46) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Baden kamen bei einer gesammten Eigenthumslänge der Eisenbahnen von 1523·36 (im Vorjahre 1509·95) km auf je 100 qkm 10·10 (im Vorjahre 10·01) km und auf je 10.000 Einwohner 9·04 (im Vorjahre 9·01) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Hessen betrug die gesammte Eigenthumslänge der Eisenbahnen 924·50 km wie im Vorjahre, d. i. auf je 100 qkm 12·03 (im Vorjahre 12·04) km und auf je 10.000 Einwohner 9·12 (im Vorjahr 9·19) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Mecklenburg-Schwerin betrug die gesammte Eigenthumslänge der Eisenbahnen 998·71 (im Vorjahre 1002·01) km, d. i. auf je 100 qkm 7·59 (im Vorjahre 7·61) km und auf je 10.000 Einwohner 17·13 (im Vorjahre 17·23) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Sachsen-Weimar kamen auf je 100 qkm Grundfläche wie im Vorjahre 8·83 km und auf je 10.000 Einwohner 9·54 (im Vorjahre 9·61) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Mecklenburg-Strelitz kamen auf je 100 qkm Grundfläche 8·07 (im Vorjahre 7·00) km und auf je 10.000 Einwohner 24·10 (im Vorjahre 20·89) km Eisenbahnen. — Im Grossherzogthume Oldenburg kamen auf je 100 qkm Grundfläche 6·77 (im Vorjahre 6·39) km und auf je 10.000 Einwohner 12·03 (im Vorjahre 11·44) Kilometer Eisenbahnen. — Im Herzogthume Braunschweig kamen auf je 100 qkm Grundfläche wie im Vorjahre 11·99 km und auf je 10.000 Einwohner 10·46 (im Vorjahre 10·02) km Eisenbahnen u. s. w.

Die Gesammtzahl der Stationen auf sämmtlichen deutschen vollspurigen Eisenbahnen (Eigenthumslänge) betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 7992·50 (im Vorjahre 7754·50) Stück; davon waren Bahnhöfe 4047·50 (im Vorjahre 4041·50) Stück; Haltestellen 2486 (im Vorjahre 2342) Stück; Haltepunkte 1459 (im Vorjahre 1371) Stück. Im Einzelnen entfallen u. A. auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen 344 Stationen, davon sind 174 Bahnhöfe, 89 Haltestellen, 81 Haltepunkte. Auf die Preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen kommen 4183 Stationen, davon sind 2212 Bahnhöfe, 1225 Haltestellen und 746 Haltepunkte. Auf die eigenen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen entfallen 940 Stationen, davon sind 528 Bahnhöfe, 227 Haltestellen, 185 Haltepunkte. Auf die eigenen Strecken der Sächsischen Staatsbahnen kommen 507 Stationen, davon sind 230 Bahnhöfe, 174 Haltestellen, 103 Haltepunkte. Auf die Württembergischen Staatseisenbahnen kommen 372 Stationen, davon sind 277 Bahnhöfe, 33 Haltestellen, 62 Haltepunkte. Auf die eigenen Strecken der Badischen Staatseisenbahnen kommen 349 Stationen, davon sind 65 Bahnhöfe, 213 Haltestellen und 71 Haltepunkte.

Ueber die Betriebsmittel der deutschen Eisenbahnen seien folgende Angaben herausgehoben: Der Gesammtbestand der eigenen Locomotiven auf den Eisenbahnen Deutschlands betrug am Ende des letzten Betriebsjahres 15.715 (im Vorjahre 15.475) Stück; auf 10 km Betriebslänge kamen 3·59 (im Vorjahre 3·58) und auf eine Million Wagenachskilometer aller Art 1·14 (im Vorjahre 1·18) Stück. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen und den auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen betrug die Zahl der Locomotiven am Ende des letzten Betriebsjahres 10.687; auf 10 km Betriebslänge kamen 4·12, auf eine Million Wagenachskilometer aller Art 1·14 Locomotiven. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen besassen 556, die eigenen Strecken der Bayerischen Staatsbahnen 1283, die Sächsischen Staatseisenbahnen nebst Meuselwitz—Ronneburg 963, die Württembergischen Staatsbahnen 431, die Badischen Staatseisenbahnen 553 und die Oldenburgischen Staatseisenbahnen 94 Locomotiven. Von der Gesammtzahl der deutschen Locomotiven rühren noch aus dem Jahre 1846 6 her; auch aus allen folgenden Jahren sind noch Locomotiven vorhanden; was die letzten Jahre anbetrifft, so wurden in Dienst gestellt in den Kalenderjahren 1890 845, 1891 1014, 1892 923, 1893 758, 1894 114.

Der Bestand an eigenen Personenwagen betrug am Ende des Betriebsjahres für ganz Deutschland 29.675 (im Vorjahre 28.901) Stück. Davon waren zweiachsig 22.755 (im Vorjahre 22.478), dreiachsig 6368 (im Vorjahre 5982), vierachsig 552 (im Vorjahre 441) Stück. Die Zahl der Personenwagenachsen betrug überhaupt 66.822 (im Vorjahre 64.666) Stück; auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr entfallen 15·52 (im Vorjahre 15·23), auf eine Million Wagenachskilometer der Personenwagen 23·99 Achsen wie im Vorjahre. Von den überhaupt vorhandenen Personenwagen waren nur für

*) Siehe Nr. 36 d. Bl.

die I. Classe 284, für die I. und II. Classe 5955, für die I., II. und III. Classe 281, nur für die II. Classe 1665, für die II. und III. Classe 2701, für die II., III. und IV. Classe 27, nur für die III. Classe 14.257, für die III. und IV. Classe 192 und nur für die IV. Classe 3931 Wagen bestimmt; ausserdem waren für besondere Zwecke 382 Personenwagen vorhanden. Die Anzahl der in den Personenwagen vorhandenen Plätze betrug überhaupt 1,265.102 (im Vorjahre 1,231.128); davon entfielen auf die I. Classe 50.087, auf die II. Classe 227.834, auf die III. Classe 767.617 und auf die IV. Classe 219.564 Plätze. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen und den auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen betrug der Bestand der eigenen Personenwagen am Ende des Betriebsjahres 17.444, davon waren zweiachsig 12.082, dreiachsig 5118 und vierachsig 244. Die Zahl der Personenwagenachsen betrug überhaupt 40.496 oder auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr 15·97. Die Anzahl der in den Personenwagen vorhandenen Plätze betrug im Ganzen 773.679, davon in der I. Classe 28.441, in der II. Classe 130.434, in der III. Classe 419.674 und in der IV. Classe 195.130 Plätze.

Auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen betrug die Zahl der eigenen Gepäckswagen 7205 (im Vorjahre 7238) mit überhaupt 15.965 (im Vorjahre 16.061) Achsen, d. h. auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr 3·71 (im Vorjahre 3·78) Achsen. Die Gesammtzahl der eigenen Güterwagen belief sich überhaupt auf 307.204 (im Vorjahre 301.098) mit 624.063 (im Vorjahre 611.298) Achsen, d. i. auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr 142·89 (im Vorjahre 141·89) Achsen. Von der Gesammtzahl der Güterwagen waren bedeckte 90.144 mit 182.134 Achsen, offene 211.369 mit 430.515 Achsen, Pferde- und Viehwagen 5691 mit 11.414 Achsen. Ausserdem waren vorhanden 1966 (im Vorjahre 1889) Postwagen mit 5298 (im Vorjahre 5219) Achsen.

Ueber die Verkehrsverhältnisse auf den deutschen Eisenbahnen sei Folgendes bemerkt: Auf den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands betrug die Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehre im letzten Betriebsjahre überhaupt 384,703.403 (im Vorjahre 366,457.405) Mk., d. i. 27·38 (im Vorjahre 27·24) pCt. der Gesammteinnahme oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 9010 (im Vorjahre 8699) Mk. Die Anzahl der beförderten Personen belief sich überhaupt auf 521,479.450 (im Vorjahre 488,170.937), davon reisten in Schnellzügen 26,881.225 (im Vorjahre 23,734.264) und in Personen- und gemischten Zügen 494,598.225 (im Vorjahre 464,436.673) Personen. Von den überhaupt beförderten Personen, abgesehen vom Militär, das mit Militär-Fahrscheinen und Militär-Fahrkarten reiste, betrug die Zahl der Reisenden in der I. Classe 2,146.171 (im Vorjahre 2,185.606) Personen, d. i. 0·41 (im Vorjahre 0·45) pCt. aller Personen. In der II. Classe fuhren 51,865.419 (im Vorjahre 49,765.238) Personen, d. i. 9·95 (im Vorjahre 10·19) pCt. aller Personen. In der III. Classe fuhren überhaupt 319,269.417 (im Vorjahre 300,363.525) Personen, d. i. 61·22 (im Vorjahre 61·53) pCt. aller Personen. In der IV. Classe betrug die Zahl der Reisenden überhaupt 138,652.727 (im Vorjahre 126,974.587) Personen, d. i. 26·59 (im Vorjahre 26·01) pCt. aller Personen. Mit Militär-Fahrscheinen und Militär-Fahrkarten wurden überhaupt befördert 9,545.716 (im Vorjahre 8,881.981) Personen, d. i. 1·83 (im Vorjahre 1·82) pCt. aller Personen. Jeder Reisende fuhr durchschnittlich in der I. Classe 88·28 (im Vorjahre 90·52) km, in der II. Classe 36·35 (im Vorjahre 36·55) km, in der III. Classe 19·38 (im Vorjahre 19·41) km, in der IV. Classe 26·16 (im Vorjahre 26·13) km, mit Militärbillet 69·47 (im Vorjahre 69·43) Kilometer.

Im Güterverkehre betrugen die Einnahmen überhaupt im letzten Betriebsjahre 954,053.910 (im Vorjahre 913,412.620) Mk., d. i. 67·91 (im Vorjahre 67·90) pCt. der Gesammteinnahme; auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr berechnet sich die Einnahme auf 22.017 (im Vorjahre 21.369) Mk. Die gesammte Güterbeförderung gegen Frachtberechnung umfasste 242,389.427 (im Vorjahre 230,864.051) t, d. i. 99·27 (im Vorjahre 99·16) pCt. der gesammten Güterbeförderung. Die Betriebseinnahmen der deutschen vollspurigen Eisenbahnen beliefen sich im Ganzen auf 1.407,174.318 (im Vorjahre 1.347,331.310) Mark, die Betriebsausgaben im Ganzen auf 858,865.991 (im Vorjahre 857,967.859) Mk. Von diesen Ausgaben entfallen auf: persönliche Ausgaben überhaupt 402,256.306 (im Vorjahre 395,294.125) Mk.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahmen und Ausgaben überhaupt 548,308.327 (im Vorjahre 489,363.451) Mk., d. i. 38·97 (im Vorjahre 36·32) pCt. der Bruttoeinnahme oder auf 1 km der durchschnittlichen Eigenthumslänge 12.779 (im Vorjahre 11.607) Mk. Der verfügbare Jahresertrag belief sich auf 550,527.347 (im Vorjahre 491,735.315) Mk. Von diesem Jahresertrage wurden u. A. verwendet: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und sonstiger Darlehen 12,313.099 (im Vorjahre 12,461.005) Mk. und zu ihrer Tilgung 2,850.478 (im Vorjahre 2,697.574) Mk.; zur Zahlung der Dividende für die Prioritäts-Stammactien 3,207.604 (im Vorjahre 2,716.878) Mk., für die Stammactien 12,872.040 (im Vorjahre 11,899.638) Mk.; zur Ablieferung an die Staatscassen durch die Staatsbahnen 515,757.508 (im Vorjahre 458,896.792) Mk.

Betriebsunfälle kamen im Ganzen vor 3541 (im Vorjahre 3517), davon auf freier Bahn 783 (im Vorjahre 820) und in Stationen 2758 (im Vorjahre 2697). Von der Gesammtzahl der Betriebsunfälle waren Entgleisungen 444 (im Vorjahre 483), Zusammenstösse 265 (im Vorjahre 295), sonstige Unfälle 2832 (im Vorjahre 2739). Durch Betriebsunfälle wurden überhaupt getödtet oder starben binnen 24 Stunden 679 (im Vorjahre 668) Personen; verletzt 2435 (im Vorjahre 2486) Personen; unter der Gesammtzahl der Verunglückten befanden sich Reisende 246 (im Vorjahre 263), davon wurden getödtet oder starben innerhalb 24 Stunden 70 (im Vorjahre 46), wurden verletzt 186 (im Vorjahre 217); auf 1 Million Reisende wurden getödtet oder starben innerhalb 24 Stunden 0·13 (im Vorjahre 0·09); es wurden verletzt 0·36 (im Vorjahre 0·44).

Bei den Preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcksverkehre überhaupt 247,888.106 Mark, d. i. 26·07 pCt. der Gesammteinnahme oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 9843 Mk. Die Anzahl der beförderten Personen betrug überhaupt 347,853.763. Im Güterverkehre betrugen die Einnahmen überhaupt 658,614 941 Mk., d. i. 69·25 pCt. der Gesammteinnahme, oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr

25.648 Mk. Die gesammte Güterbeförderung gegen Frachtberechnung belief sich auf 154,026.650 t. Die Betriebseinnahmen betrugen 951,741.996 Mk., die Betriebsausgaben 570,323.931 Mk. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben belief sich auf 381,418.065 Mk., d. i. 40·08 pCt. der Bruttoeinnahme oder auf 1 km der durchschnittlichen Eigenthumslänge 14.821 Mk. Der verfügbare Jahresertrag belief sich auf 381,418.065 Mk., die zur Ablieferung an die Staatscasse gelangten.

Die schmalspurigen Eisenbahnen Deutschlands hatten am Ende des letzten Betriebsjahres im Ganzen eine Länge von 1340·34 (im Vorjahre 1268·72) km. Für den Personenverkehr waren bestimmt 1211·34 (im Vorjahre 1141·04) km, für den Güterverkehr 1282·88 (im Vorjahre 1211·27) km. Es wurden befördert 14,371.671 (im Vorjahre 12,779.779) Personen und 4,025.064 (im Vorjahre 3,766.517) t Güter. Das verwendete Anlagecapital betrug überhaupt 76,286.131 (im Vorjahre 66,386.003) Mk., d. i. auf 1 km Bahnlänge 56.916 (im Vorjahre 54.713) Mk. Die Einnahmen sämmtlicher schmalspurigen Bahnen beliefen sich auf 6,349.331 (im Vorjahre 5,752.364) Mk., d. i. auf 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge 5047 (im Vorjahre 4785) Mk. Die Ausgaben beliefen sich auf 4,442.972 (im Vorjahre 4,299.172) Mk., der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben belief sich mithin auf 1,906.359 (im Vorjahre 1,453.192) Mk., d. i. 2·50 (im Vorjahre 2·19) pCt. des verwendeten Anlagecapitals.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der nach § 1327 a. b. G.-B. der hinterlassenen Frau und den Kindern eines Getödteten zustehende Schadenersatzanspruch kann auf andere Personen, denen der Getödtete den Unterhalt gewährt hatte, nicht ausgedehnt werden.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 10. Jänner 1894, Z. 149.)

Bei einem Eisenbahnunfalle wurde die Zimmermannsfrau Marie E. getödtet. In Folge dessen belangte der hinterbliebene Gatte Josef E. die B.W. Bahn auf Zahlung von Alimentationsbeträgen für die Kinder und eines Sustentationsbeitrages für sich, letzteres mit der Motivirung, dass er in Folge Kränklichkeit kaum die Hälfte dessen verdiene, was ein gesunder Zimmermann erwerbe, und dass seine verstorbene Gattin durch den Ertrag ihrer Arbeit auch ihn zum Theil erhalten habe.

Das k. k. Kreis- als Handelsgericht Pilsen gab mit Urtheil vom 3. October 1893, Z. 14.156, der Klage vollinhaltlich statt, weil nach § 44 a. b. G.-B. beide Ehegatten verpflichtet seien, sich gegenseitig zu unterstützen, und daher in dem Falle, als der Mann ganz oder theilweise erwerbsunfähig sei, die Frau die Verpflichtung habe, das was fehlt durch ihr Zuthun zu ergänzen. § 1327 a. b. G.-B. habe den Tod eines Familienvaters nur als Beispiel im Sinne, wodurch keineswegs ausgeschlossen sei, dass auch in anderen Fällen Jemand den Ersatz dessen, was ihm durch den Tod eines Menschen entgehe, verlangen könne.

Das k. k. Oberlandesgericht in Prag wies mit Urtheil vom 15. November 1893, Z. 26.346, den Anspruch des Klägers für sich selbst ab, mit der Begründung, dass nur jenen Personen eine Entschädigung zukomme, welchen durch den Tod der E. ein Schade im Sinne des § 1293 a. b. G.-B. erwachsen ist. Zu diesen können nicht nur die im § 1327 a. b. G.-B. genannten, sondern auch gemäss § 1295 a. b. G.-B. alle anderen Personen gerechnet werden, welchen ein Anspruch auf Entschädigung gebührt, weil sie in ihren Rechten verkürzt worden seien. Zu diesen könne aber Josef E. nicht gerechnet werden, weil nur der Mann verpflichtet ist, für die Familie zu sorgen. Die Gattin sei nach § 92 a. b. G.-B. blos verpflichtet, dem Manne in der Wirthschaft und beim Lebenserwerb nach ihren Kräften zu helfen, nicht aber auch den Mann ganz oder theilweise zu erhalten.

Der Oberste Gerichtshof bestätigte mit Entscheidung vom 10. Jänner 1894, Z. 149, das Urtheil der zweiten Instanz aus folgenden Gründen:

Der in den §§ 1325 und 1326 a. b. G.-B. ausgesprochene Grundsatz, dass derjenige, der Jemanden an seinem Körper verletzt, diesem in dem durch diese Paragraphe bestimmten Umfange ersatzpflichtig ist, wurde im § 1327 a. b. G.-B. zu Gunsten der hinterlassenen Frau und der Kinder des Getödteten wegen des besonderen Rechtsverhältnisses, in welchem die Gattin zu ihrem Gatten und die Kinder zu ihren Eltern stehen, und wegen der hiedurch im § 71, resp. 139, 141 und 143 a. b. G.-B. für den Ehemann, bezw. die Eltern begründeten Verpflichtung abgeändert und diesen Personen durch § 1327 a. b. G.-B. der Ersatzanspruch an Stelle des Getödteten zuerkannt.

Die Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B. ist eine Ausnahmsbestimmung und kann als solche auf andere Fälle und andere Personen nicht ausgedehnt werden. Deshalb hat das Oberlandesgericht mit Recht den Anspruch des Josef E., welcher als Gatte der beim Betriebe der B. W. Bahn durch Verschulden eines Bediensteten derselben getödteten Marie E. den Ersatz der ihm durch den Tod seiner Gattin entgangenen Hälfte des Unterhaltes begehrt, abgewiesen, und demzufolge den Josef E. schuldig erkannt, gemäss §§ 25 und 26 des Gesetzes vom 16. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 69, der Geklagten die Appellationskosten zu ersetzen.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 359. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März von den Abgeordneten Dr. Gessmann, Hauck und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister Grafen Wurmbrand gerichtete Interpellation lautet:

„In der letzten Zeit brachten mehrere Wiener Tagblätter sehr positiv klingende Nachrichten über die schon demnächst bevorstehende Verstaatlichung der k. k. privilegirten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. privilegirten Südbahn-Gesellschaft und der k. k. privilegirten Nordwestbahn-Gesellschaft, durch welche Tausende von Beamten dieser Bahnen, namentlich die in Wien stationirten, in ihren und ihrer Familien wichtigsten Interessen tief berührt würden. Da es nun für diese Beamten von höchster Wichtigkeit ist, zu wissen, ob diese Nachrichten den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen, da ihr und ihrer Familie Schicksal in Zukunft davon in sehr weitgehendem Masse berührt wird, oder ob man es nur mit Börsenmanövern zu thun hat, wie sie in dieser Gattung Presse so häufig vorkommen, so erlauben sich die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage:

‚Ist derselbe geneigt, ehebaldigst dem Abgeordnetenhause und der gesammten Oeffentlichkeit darüber Aufschluss

zu geben, ob wirklich die obgenannten Bahnen zur Verstaatlichung bestimmt sind und wann eventuell dieselbe eintreten soll?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar.) Zu den mit Ende des Monates Jänner in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 143·43 km sind im Monate Februar durch den Baubeginn der Localbahn Göpfritz — Gross-Siegharts 8·71 km, ferner durch den Baubeginn der Localbahn Nakři-Netolitz — Stadt Netolitz 13·74 km und durch den Baubeginn der Localbahn Postelberg-Laun 10·62 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn mit 8·30 km. Es verblieben sonach mit Schluss des Monates Februar 168·20 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 14·30 km auf Staatsbahnen, 14·54 km auf private Hauptbahnen und 139·36 km auf Localbahnen entfallen. Die Zahl der im Monate Februar beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 2900 gegen 1284 im Vormonate. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 27 vom 2. März.)

Kolomeaer Localbahnen. (Localbahn von Kolomea über Szeparowce und Lanczyn nach Delatyn: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. März die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, hinsichtlich des von der Verwaltung der Kolomeaer Localbahnen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Kolomea über Szeparowce und Lanczyn nach Delatyn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 10.453.]

Projectirte Localbahn Jaworzno-Piła. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von dem Gewerken und Industriellen Robert Doms vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Jaworzno nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce, mit einer Abzweigung der erstgenannten Projectslinie zur Frachtenstation Chrzanow der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 4. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [H.-M.-Z. 17.280.]

Localbahn Beneschau - Wlaschim. (Normalpläne.) Die vorgelegten Normalpläne für die Unterbauobjecte für eine Eisenconstruction und endlich für den Oberbau der Localbahn Beneschau-Wlaschim wurden genehmigt. [8. März, H.-M.-Z. 9671.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Befahren der Wechsel gegen die Spitze mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km per Stunde.) Das Handelsministerium hat in Abänderung der Bestimmungen des Punktes 115 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe probeweise bis auf Weiteres gestattet, dass Wechsel gegen die Spitze mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km per Stunde, und zwar unter nachstehenden Bedingungen, befahren werden können:

1. Die gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel haben vollkommen versichert, bezw. verlässlich gesperrt zu sein;
2. der betreffende Zug muss mit continuirlicher Bremse ausgerüstet sein;
3. die Fahrt hat in gerader Richtung zu erfolgen, und
4. die Weichen müssen in gerader Bahn liegen, und bei anschliessenden Bögen haben die für den vorgeschriebenen Ueberhöhungsverlauf erforderlichen geraden Geleisestrecken vorhanden zu sein. [Z. 5119.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung des telephonischen Verkehres von Stationen mit Telephonabonnenten.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat die Einführung getroffen, dass nach ihrem Ermessen jene Stationen, welche an ein dem allgemeinen Verkehre eröffnetes Telephonnetz anschliessen, ermächtigt werden können, mit den dortselbst Güter zur Auf- und Abgabe bringenden Parteien, deren Geschäfts- oder Wohnräume an ein öffentliches Telephonnetz angeschlossen sind, in telephonische Correspondenz zu treten. Jene Parteien, welche auf Grund dieser Verfügung die telephonische Correspondenz mit Stationen anstreben, haben sich gewissen Bedingungen zu unterwerfen und ihre Ansuchen bei den Stationen einzubringen. Die von den Stationen auf dringende Fälle zu beschränkenden Auskünfte dürfen nur an aus dem Frachtvertrage berechtigte Personen ertheilt werden. In der Regel werden nur solche Mittheilungen gemacht, welche auch im mündlichen Verkehre zulässig sind; dagegen sind Aufträge und Auskünfte weder entgegenzunehmen, noch zu ertheilen, welche eine Verpflichtung der einen oder der anderen Seite herbeiführen. [G.-I.-Z. 6202.]

Salzkammergut - Localbahn. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Salzkammergut-Localbahn wurden behördlich festgestellt, und beträgt:

1. für die Strecke Ischl—Salzburg (Ischler Bahnhof) die Baulänge 63·290 km, die Betriebslänge 63·180 km;
2. für die Strecke St. Lorenz—Mondsee die Baulänge 3·675 km, die Betriebslänge 3·578 km;
3. für das Verbindungsgeleise bei St. Lorenz die Baulänge 0·214 km, die Betriebslänge 0·214 km;
4. für die Strecke Ischl (Localbahnhof) bis zum Abzweigungswechsel gegen Ischl (Staatsbahnhof) bei Pfandl die Baulänge 0·583 km, und
5. für die Strecke St. Wolfgang (Zahnradbahn)—Schafbergspitze die Baulänge 5·862 km, die Betriebslänge 5·836 km.

Demnach beträgt die gesammte Baulänge 73·624 km und die gesammte Betriebslänge 72·808 km. — Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Höhen-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienen-Côte in Meter
I. Strecke Ischl—Salzburg (Ischler Bahnhof):			
Ischl	Station	0·000	468·95
Ischl (Güterbahnh.)	„	1·293	468·00
Kaltenbach	Haltestelle	2·197	474·40
Pfandl	„	4·822	487·70
Aschau	„	7·089	506·00
Wacht	„	7·992	516·00
Aigen Voglhub	Station	9·221	521·50
Strobl	„	12·691	547·00
St. Wolfgang Localb.	„	17·201	540·00
Zinkenbach	Haltestelle	18·163	549·50
Gschwandt	„	20·560	540·20
Lueg	„	23·150	540·20
St. Gilgen	Station	24·653	557·30
Billroth	Haltestelle	26·100	573·70
Ausweiche Hüttenstein	„	27·724	578·30
Hüttenstein	„	28·252	580·55
Scharfling	„	30·400	577·94
Plomberg	„	32·714	485·50
St. Lorenz	Station	35·103	488·02
Teufelmühle	Haltestelle	38·958	513·32
Vetterbach	„	40·904	537·16
Thalgau	Station	42·501	545·40
Irlach	„	44·862	581·80
Enzersberg	Haltestelle	46·272	599·70
Kraiwiesen	Station	50·080	593·42
Eugendorf	„	53·599	557·30
Söllheim	Haltestelle	58·858	462·63
Itzling	„	61·400	426·10
Salzburg (Rangirbahnhof)	Station	61·625	425·73
Salzburg (Ischler Bahnhof)	„	63·180	420·36
II. Strecke St. Lorenz—Mondsee:			
St. Lorenz	Station	0·000	488·02
Mondsee	„	3·578	483·02
III. Strecke St. Wolfgang (Zahnradbahn)—Schafbergspitze:			
St. Wolfgang (Zahnradbahn)	Station	0·020	544·00
Ausweiche	Haltestelle	2·680	1007·17
Schafbergalpe	„	4·225	1364·00
Schafbergspitze	Station	5·836	1732·25

[G.-I.-Z. 3663.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von fünf Intercommunicationswagen I./II. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Anschaffung von fünf Stück Intercommuncationswagen I./II. Classe bei der Firma F. Ringhoffer in Prag-Smichow nach den mit Handelsministerial-erlass vom 30. Jänner 1895, Z. 5684, genehmigten Typenplänen, welche jedoch ohne Bremserhüttchen ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 12.582.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

29. März. Wegen eingetretener bedeutender Einschnitt-rutschung bei km 30·0/1 der Strecke Grosslupp—Rudolfswerth ist der Personen- und Frachtenverkehr in der genannten Strecke unterbrochen. Ersterer wird mittelst Wagen und vom 30. März bereits durch Umsteigen vermittelt.

30. März Abends war die vorerwähnte Verkehrsstörung bereits behoben.

Buschtěhrader Eisenbahn:

29. März. Die Strecke Schmiedeberg—Weipert wurde in Folge Dammrutschung bei km 31·7/8 unfahrbar. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

29. März. Mit Zug 737 konnte schon der Personenverkehr ohne Umsteigen, und am

30. März mit Zug 753 der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen werden.

Oesterr. Nordwestbahn:

(Reichenau a. d. Kněžna-Solnitzer Localbahn.)

29. März. Wegen Hochwassers, welches in Reichenau den Wechsel Nr. 5 und die currente Strecke überfluthet und die Brücke, sowie den Damm bedroht, Zugsverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

30. März. Verkehr mit Zug 7204 wieder aufgenommen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

29. März. In Folge 40 m langer Dammrutschung in Kilometer 75·1/3 zwischen Altpaka und Starkenbach wurde der Güterverkehr in der genannten Strecke auf circa 4 Tage eingestellt. Die Personenbeförderung wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

31. März. Der Personenverkehr wurde mit Zug 508 ohne Umsteigen der Passagiere wieder eröffnet.

Südbahn-Gesellschaft:

30. März. In Folge einer Erdabrutschung zwischen Saldenhofen und Unter-Drauburg bei km 53·8/9 Strecke von 1^{13} bis 4^{15} unfahrbar gewesen. Zug 401 erlitt eine Verspätung von 179′, Zug 427 eine solche von 380′.

Ausland.

Schweiz. (Dem Postzwang unterworfene Gegenstände.) Der durch Bundesrathsbeschluss vom 11. December 1894 genehmigte und mit 1. Jänner 1895 in Kraft getretene Nachtrag I zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894 enthält auch die nachstehende Zusammenstellung der Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind:

1. Verschlossene Briefe, Karten mit schriftlichen Mittheilungen (Postkarten), ausländische politische Zeitungen, welche wöchentlich wenigstens einmal erscheinen, sowie verschlossene Sendungen aller Art, welche das Gewicht von 5 kg nicht übersteigen.

   Anmerkung: Als verschlossen sind alle Gegenstände anzusehen, welche so versiegelt, verschnürt, vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloss versehen oder sonst in ihrem Umschlag verwahrt sind, dass deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Schlüsseln oder anderen Instrumenten herausgenommen werden kann. Die Verschnürung durch eine blosse Schleife oder einen Carton wird nicht als Verschluss angesehen.
2. Es ist untersagt, einzelne der vorstehend in Ziffer 1 erwähnten Gegenstände (also auch verschlossene Packete bis 5 kg), welche für verschiedene Personen bestimmt sind, in eine Sendung zu vereinigen.
3. Die das Gewicht von 5 kg nicht übersteigenden verschlossenen Gegenstände werden nicht nur einzeln, sondern auch dann als postzwangpflichtig angesehen, wenn sie auf einem Frachtbriefe zu anderen Gegenständen gehören, mit welchen sie im Ganzen das Gewicht von 5 kg übersteigen. Ausgenommen hievon sind und werden Seitens der Postverwaltung dem ausschliesslichen Eisenbahntransporte auch dann überlassen, bezw. zugewiesen, wenn die einzelnen Colli verschlossen sind und weniger als 5 kg wiegen:
   a) Sämmtliche bedingungsweise zugelassenen Gegenstände;
   b) Gegenstände, die wegen des grossen Umfanges oder Gewichtes, oder wegen ihrer Beschaffenheit überhaupt für den Posttransport sich nicht eignen, wie Kinderwagen, Velocipede etc., und überhaupt alle Gegenstände, welche das Mass von 2 m in einer Richtung überschreiten;
   c) lebende Hunde und überhaupt grössere lebende Thiere;
   d) Geflügelsendungen aller Art, sowie andere lebende Thiere, sofern die einzelnen Colli in irgend einer Richtung die Dimension von 70 cm überschreiten.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 1, S. 17.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien [Westbahnhof]—Melk—Krems—Wien [Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Vom 27. März bis auf Weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Franz Josef-Bahnhof) combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen incl. Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht: Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof), oder von Wien (Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff: 896 Heller = fl. 4·48; III. Classe Bahn, II. Platz Schiff: 478 Heller = fl. 2·39. Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Bahnstrecke Krems—Wien (Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Giltigkeit, und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 27. März bis incl. 1. Mai verkehrt das Localschiff ab Krems zu Berg jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 Uhr Früh, und ab Melk zu Thal jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags. Ankunft in Krems um 7 Uhr 15 Min. Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 29. April ab Wien und mit 1. Mai ab Linz eröffnet. — Ab 1. Mai finden tägliche Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

— (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber und Praterquai] nach Pressburg und umgekehrt.) Ab 23. März werden täglich zur Fahrt nach Pressburg per Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und ab 1. April auch per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und der III. Classe der Bahn unter Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ab Pressburg berechtigen. Die Fahrpreise betragen: Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn: 578 Heller = fl. 2·89; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn: 342 Heller = fl. 1·71 incl. Billetstempelgebühr. Die Fahrpreise für combinirte Tour- und Retourkarten, welche zur Benützung der fahrplanmässigen Schnellzüge der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Orient-Expresszug ausgenommen) ab Pressburg berechtigen, betragen: Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn: 702 Heller = fl. 3·51 incl. Billetstempelgebühr. Die Passa-

giere können nach Wahl sowohl mit den Personen- als Schnellzügen nach Wien Staats- oder Nordbahnhof fahren. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Zwei Kinder im Alter von unter zehn Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

— (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber] nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Vom 23. März bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) und vom 1. April an auch per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 Uhr Früh ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen. Die Fahrpreise betragen: Von Wien Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt, sowie nach Hainburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn: 570 Heller = fl. 2·85; II. Platz Schiff, III. Classe Bahn: 340 Heller = fl. 1·70 incl. Billetstempelgebühr. 25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit, wobei der Tag der Lösung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird. Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg gestattet.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis zum 7. April.

Adriatischer Dienst.

2. April, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Vitaglich, nach Venedig.

3. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola. Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Sultan", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich. Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitäu G. Vitaglich, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Psyche", Capitän G. Lucovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara, Sebenico, Trau. Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

2. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän C. Androvich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua. Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mitylene.

3. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apollo", Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Varna, Odessa, Sulina, Galatz und Braila.

5. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi: Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

6. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille", Capitän A. Persich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. April, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän R. Deperis, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe,

20. April, um Mitternacht: Dampfer „Maria Valerie", Capitän . . . . nach Indien. China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez. Massana, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe: nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

20. April, Dampfer „Berenice", Capitän G. Vitalich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 9. März wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Friedrich Volz, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Ludwig Sauter, die fünfte ordentliche Generalversammlung der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 16 Actionäre anwesend, welche zusammen einen Actienbesitz von 4,953.000 fl. und 989 Stimmen repräsentirten. Der zur Verlesung gebrachte Geschäftsbericht wurde von der Versammlung zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des Letzteren wurde beschlossen, von dem mit 173.107 fl. ausgewiesenen Reingewinne 5 pCt. = 8655 fl. zur Dotirung des Reservefonds und 4·33 pCt. = 164.288 fl. zur Einlösung der am 1. Juli 1895 fälligen Coupons der Prioritätsactien zur verwenden und den Rest per 163 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Hierauf wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Victor Krüzner und Julius von Szajbejly, ebenso die Revisoren Baum und Gross wiedergewählt, und schliesslich Beschlüsse über die Abänderung der Artikel 6 und 40 der Gesellschaftsstatuten gefasst. In der unmittelbar nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Dr. Friedrich Volz zum Präsidenten und Victor Krüzner zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 21. März wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Julius Herz, die 24. ordentliche Generalversammlung der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche zusammen 6531 Actien mit 652 Stimmen vertraten. Nach dem zur Verlesung gebrachten Geschäftsberichte wurde im Jahre 1894 ein Reinerträgniss von 153.767 fl. erzielt. Nach statutenmässiger Dotirung des Reservefonds mit 7688 fl., der 5perc. Actienzinsen mit 81.000 fl. und der Tantième mit 9761 fl. verblieben 55.317 fl., und nach Zurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1893 per 3080 fl. im Ganzen 58.397 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Dieselbe beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, eine Superdividende von 2 pCt. = 32.400 fl. zu vertheilen, für Unterstützungszwecke 5000 fl. der Verwaltung zur Verfügung zu stellen, ferner den Betrag von 15.000 fl. dem ausserordentlichen Reservefond zu überweisen und den Rest per 5997 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Max Ritter von Gutmann und Carl Ritter von Hornbostel wiedergewählt und in den Revisionsausschuss Cäsar von Foregger, Eduard Prinzing und August Schroll berufen.

Literatur.

Officieller Bericht der Weltausstellung in Chicago 1893. Der officielle Bericht der k. k. Central-Commission liegt nunmehr auch in vier cartonnirten Bänden vollendet vor, und zwar Band I (Administrativer und allgemeiner Bericht, Erziehung, Musikinstrumente, Kunst und Kunstgewerbe, Edelmetallindustrie, Textilindustrie, Papierindustrie, keramische und Glasindustrie, Leder und Schuhwaaren, Garne und Gewebe aus Flachs, Seifen, Parfumerien und ätherische Oele); Band II (Amerikanische Brauindustrie, mit 60 Tafeln); Band III (Werkzeuge und Werkzeugmaschinen, Berg- und Hüttenwesen, mit 24 Tafeln und 98 Textfiguren); dann Band IV (Eisenbahnwesen, Elektrotechnik, mit 26 Tafeln). Diese Bände sind ebenso wie die Heftausgabe des Berichtes durch die Buchhandlung Gerold & Co. in Wien, Stefansplatz, zu beziehen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif „Theil II — Heft 1“ vom 1. November 1893 und Tarif „Theil III — Heft 1“ vom 1. August 1892.)

Einbeziehung der Station Humpoletz und der Ladestelle Schönweid.

Mit Giltigkeit vom 10. April 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895, werden die Station Humpoletz der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz und die Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in die obbezeichneten Tarife mit nachstehenden Distanzen und Frachtsätzen einbezogen, und zwar:

1. Tarif „Theil II — Heft 1“.

I. Schnitttarif (Oesterr. Stationen).

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise per 100 kg für — Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermäsigte	Eilgüter: besonders ermäsigte	Frachten: I. Classe	Frachten: II. Classe	der Wagenladungsclassen A	B	C	der Specialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
		in Hellern											
	Bis zum Schnittpunkte												
	Auf Seite 38 des Tarifes ist nach der Station Hohenelbe einzuschalten:												
294	Humpoletz (L.B.) . . .	1049	478	444	373	311	254	205	153	—	163	118	493
	Auf Seite 45 des Tarifes ist nach der Station Schönpriesen einzuschalten:												
375	Schönweid (chem. Fabrik)	—	—	—	407	311	239	197	115	—	119	97	544

II. Schnitttarif (Oesterr. Stationen).

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise per 100 kg für — Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermäsigte	Eilgüter: besonders ermäsigte	Frachten: I. Classe	Frachten: II. Classe	der Wagenladungsclassen A	B	C	der Specialtarife 1	2	3	Sperrige Güter
		in Hellern											
	Bis zum Schnittpunkte												
	Auf Seite 55 des Tarifes ist nach der Station Hohenelbe einzuschalten:												
294	Humpoletz (L.B.) . . .	1049	478	448	375	311	263	222	162	—	180	118	512
	Auf Seite 62 des Tarifes ist nach der Station Schönpriesen einzuschalten:												
375	Schönweid (chem. Fabrik)	—	—	—	408	311	239	202	124	—	136	99	544

2. Tarif „Theil III — Heft 1“.

1. Schnitttarif (Oesterr. Stationen).

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise per 100 kg in Kreuzern ö. W.
	Auf Seite 36 des Tarifes ist nach der Station Hohenelbe einzuschalten:	
294	Humpoletz (L.B.)	99

4. Schnitttarif (Oesterr. Stationen).

Kilometer	Von oder nach	Transportpreise per 100 kg in Kreuzern ö. W.
	Auf Seite 66 des Tarifes ist nach der Station Hohenelbe einzuschalten:	
294	Humpoletz (L.B.)	109

Wien, am 29. März 1895. [198]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Local-Gütertarif Theil II vom 1. Februar 1894.

In Ergänzung der Post Nr. 1 des Anhanges im Local-Gütertarife (Seite 82/83) wird die Gebühr für Schwefelsäure in einem Specialwagen mit einem Ladegewichte von 15.000 kg in der Relation Aussig-Komotau, incl. Schleppbahngebühr in Aussig und Rücktour des leeren Wagens mit 51·6 Kronen festgesetzt.

Teplitz, am 29. März 1895. [199]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 7. bis incls. 12. April 1895 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dziedtz—Saybusch-Zabłocie zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte Fahrkarten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 12. April 1895 ein Separat-Personenzug:

Abfahrt Bielitz . . . . 6.35 Früh
Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska . . 9.22 Vorm
und
Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska . . 2.00 Nachm.
Ankunft Bielitz . . . . 4.50 „

zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 30. März 1895. [200]

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg,

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. April 1895 gelangt der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif, Theil II vom 20. August 1892, für den obigen Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, des Anhanges I, Aenderungen des Anhanges III, enthaltend Frachtsätze nach rumänischen Bahnstationen, und einen neuen Anhang IV, enthaltend Frachtsätze nach Seeplätzen über Galatz.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. März 1895. [201]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Umschlagsverkehr via Verciorova.) Mit 1. März d. J. ist unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 1. März 1893 ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest, Semlin und Belgrad einerseits und den Stationen Braila, Bukarest-Filaret, Bukarest-Nordbahnhof, Buzeu, Calarasch, Corabia, Crajowa, Fokschan, Galatz, Giurgewo, Piteschti, Plojescht, Slatina, Turn-Magurell und Turn-Severin andererseits mit Umschlag in Verciorova in Kraft getreten. Der Tarif enthält allgemeine Bestimmungen, einen Classengut-Tarif und Ausnahmetarif für die Beförderung von:

1. Gütern aller Art in Wagenladungen;
2. Kotzen, Lodenstoffen, Halinatuch, Pferdedecken, Leinenzeug, Leim, Kleister, Kleber, Parquetten, Parquetteriewaaren und Seilerwaaren;
3. Eisen und Eisenwaaren;
4. Acker- und sonstigen landwirthschaftlichen Geräthen, Locomobilen, Hebekrahnen, Feuerspritzen;
5. Papier;
6. sperrigen Gütern;
7. Wein in Fässern;
8. Alkohol, Spiritus und Weingeist in Fässern;
9. Fellen, Häuten, Eiern und Schweinefett;
10. Schafwolle;
11. Fenster- und Tafelglas, Glaswaaren und Glasballons;
12. Töpfer- und Steingutwaaren, Porzellan- und Ofenkacheln;
13. Cement;
14. Cementwaaren, Steinhauerwaaren, Fliesen, Platten, Steinen und Ziegeln aus Cement;
15. Stärke und Stärkemehl;
16. Zucker aller Art;
17. Gyps;
18. Eichenholzextract in tropfbar flüssigem Zustande.

In den allgemeinen Bestimmungen ist vorgesehen, dass für den durch den Umschlagstarif geregelten Verkehr die im Theil I für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits vom 1. März 1894, bezw. vom 1. Jänner 1895 enthaltenen Tarifvorschriften einschliesslich der Güterclassification massgebend sind. Die Frachtsätze des Tarifes verstehen sich incl. Einladung, bezw. Ausladung an den Schiffsstationen und Umschlagsspesen in Verciorowa. Diese letzteren werden nur für Colli bis zu einem Gewichte von 1000 kg, sowie für jene Colli garantirt, deren Umschlag (mit Rücksicht auf Volumen) anstandslos bewerkstelligt werden kann. Jeder Frachtbrief darf auf höchstens 10.000 kg, bezw. nur für jenes Quantum lauten, welches bei dem Umschlage in Verciorova anstandslos in einem Bahnwagen untergebracht werden kann. Gegenstände von über 6·3 m Länge, sowie Stücke, welche zufolge ihrer Dimensionen einen ungewöhnlich grossen Laderaum in Anspruch nehmen, ferner nicht oder nicht genügend verpackte Gegenstände, deren Umschlag mit Schwierigkeiten verbunden ist, werden nur nach besonderem Uebereinkommen zur Verfrachtung übernommen. Gold-, Silber- und Platinwaaren, Kunstgegenstände, Werthpapiere, Documente, Pretiosen, explodirbare Gegenstände, Leichen, Equipagen und lebende Thiere sind von der Verfrachtung auf Grund dieses Umschlagtarifes ausgeschlossen.

Bezüglich des Auf- und Abladens der Güter an den Bahnstationen sind die betreffenden Bestimmungen des Localtarifes der rumänischen Staatsbahnen massgebend.

Der für Verfrachtungen zu Schiff nach Rumänien im Allgemeinen berechnete ½percentige Werthzollzuschlag, resp. 5percentige Gewichtszoll kommt bei Sendungen, welche zu den Frachtsätzen dieses Tarifes abgefertigt werden, nicht zur Einhebung. Nachnahmen, ob nach Eingang oder im Vorhinein, sind nur in Francs-Währung zulässig.

Die am Umschlagsverkehr betheiligten Verwaltungen übernehmen die Haftung für etwaige, durch Verlust oder Beschädigung des Gutes entstandene Schäden a) auf der Bahnstrecke ab, bezw. nach Verciorova auf Grund der Bestimmungen der §§ 33 und 34 des Theiles I. Abtheilung A, für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits; b) auf der Schiffsstrecke bis, bezw. ab Vercinorova bis zum Maximalbetrage von 1000 Frcs. per 100 kg.

Wird ein höherer Werth declarirt, so sind für den 1000 fl. übersteigenden Werth folgende Zuschläge zu entrichten: für Sendungen von oder nach Regensburg 26 Cts., Passau 22 Cts., Wien 16 Cts., Budapest 12 Cts., Semlin-Belgrad 6 Cts. per je 100 Frcs. Mehrwerth. Als Minimalgebühr wird ein Betrag von 20 Cts. per Frachtbrief berechnet.

Für diesen Umschlagsverkehr sind eigene Frachtbrief-Formularien, welche sowohl für den Schiffs- als für den Bahntransport gelten, aufgelegt, und können dieselben an den im Tarife genannten Schiffs- und Eisenbahnstationen bezogen werden. Die Frachtbriefe für Transporte in der Richtung nach Rumänien müssen bei in Oesterreich-Ungarn erfolgter Aufgabe mit einer Stempelmarke von 5 kr. ö. W. Banknoten, beim Eintritte nach Verciorova mit einer rumänischen Stempelmarke von 50 Cts. versehen werden. Letztere Gebühr wird vom Empfänger eingehoben. Im Uebrigen gelten rücksichtlich der Wasserstrecke das Betriebsreglement und die Tarifbestimmungen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, rücksichtlich des Bahntransportes die einschlägigen Bestimmungen der rumänischen Eisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondero. Bemerkungen
601	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Die in der Waarenclassification unter Pos. B—5 angeführten, in die Classe A gehörigen gemeinen Baumwollwaaren, ferner Baumwollgarn	R ó z s a h e g y	Allen Stationen unserer Linie	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	L o c a l t a r i f		Die um 10% gekürzten Frachtsätze der Classe II		Im Kartirungswege		
						Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				Die um 10% gekürzten Frachtsätze der Classe A				
			Die nach Classe I tarifirenden Baumwollwaaren			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen				Frachtsätze der Classe II				
602	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Maschinen, zerlegte	Oderberg transit	Rózsahegy	Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Deutschland angelangt und an die Rózsahegyer Textil-Industrie-Fabrik bestimmt sein. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Local-. bezw. Verbandtarife	Variirt	a) 32·3 kr. b) 20·4 kr. inclus. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclam. Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, längst. bis Ende März 1896	
603	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Magnesitstein, roh gemahlen oder gebrannt	Köbánya alsó p. udvar	Oderberg trs. (für nach Deutschland bestimmte Sendungen)	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	81·8 kr.	62·0 kr.	19·8 kr.	Im Kartirungswege		
604	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Schienen und Oberbaukleinmateriale der Position E—6, Punkt 5 des Tarifes, Theil I	P r e v a l i	Lustenau	Sendungen müssen unter der Adresse der Bauleitung der internationalen Rheinregulirung in Bregenz zur Aufgabe gelangen und zur Rheinregulirung bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen auf Kosten der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	268 Heller	178 Heller	90 Heller	Im Kartirungswege		
605	Böhmischen Nordbahn	Für die zum Baue eines Fabriks-Etablissements in Nieder-Kreibitz dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1895 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50% Ermässigung der officiellen Frachtsätze nach Schönfeld und Kreibitz-Teichstatt zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
606	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schleifholz (Position H—20, 8, der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893)	Ustron	Friedek-Mistek transito (für Rattimau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an die Cellulosefabrik in Rattimau adressirt sein und von selber bezogen werden	Bis Ende December 1895	Localtarife	18·5 kr.	15·6 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
607	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B. loco	Friedland	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	65·5 kr.	41·0 kr.	24·5 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Friedland	Brünn K.F.N.B. loco	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			46 kr.	41 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
608	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel aus Pos. Z-1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Königshof (Geleiseanlage)		Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Zliv				21·6	19·1	2·5			
					Wodňan				19·6	17·6	2·0			
					Horažďovic-Stadt				22·6	20·6	2·0			
					Pisek				17·6	15·6	2·0			
609	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) beladene Möbelwagen als Frachtgut b) leere „ „ „	Laibach loco und transit	sämmtlichen Stationen der Unterkrainer Bahnen oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt G, 23, VI		a) für das Effectivgewicht des Möbelwagens die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C und für das Effectivgewicht der Umzugseffecten, mindestens aber für 1000 kg pro Möbelwagen die Frachtsätze der Stückgutclasse I; b) für das Effectivgewicht des Möbelwagens, mindestens jedoch für 2500 kg pro Möbelwagen die Frachtsätze der Wagenladungsclasse C		Im Kartirungswege		
610	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes			Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a und b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II. Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1895	Bestehen keine directen Sätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Pfennige — Ausnahmetarif 6: a	b	Im Kartirungswege		Die Coursdifferenzen unter B sind von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres im doppelten Betrage abzuziehen
				Aussee	Berthelsdorf bei Freiberg					A 137 B 2	A 131 B 2			
				Klein-Reifling	Berthelsdorf bei Freiberg					A 127 B 2	A 121 B 2			
				Trieben	Berthelsdorf bei Freiberg					A 140 B 2	A 134 B 2			
				Wald	Berthelsdorf bei Freiberg					A 140 B 2	A 134 B 2			
				Aussee	Pirna					A 126 B 2	A 120 B 2			
				Klein-Reifling	Pirna					A 118 B 2	A 112 B 2			
				Trieben	Pirna					A 129 B 2	A 123 B 2			
				Wald	Pirna					A 131 B 2	A 125 B 2			
				und umgekehrt										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
611	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahnschwellen	Malaczka	Prag St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	62 kr.		Im Kartirungswege		
612	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Lohe, auch gemahlen, unverpackt oder in Säcken verpackt	Felsö-Eör	Eger	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Besteht kein directer Tarif		kr. 101·5		Im Kartirungswege		
				Pinkafö						105·5				
			Borke (Rinde), rohe, in Säcken verpackt	Felsö-Eör						111·5				
				Pinkafö						115·5				
			Borke (Rinde), rohe, unverpackt	Felsö-Eör						94·5				
				Pinkafö						98·5				
613	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, gebraunt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken verpackt	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Znaim Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 107	Pfge. 84*)	Pfge. 23	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepplohngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					104	79*)	25			
				Dresden-Elbkai					129	106	23			
				und umgekehrt										

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten **Fahrbetriebsmittel** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Personenwagen.

1. 4 Stück Serie ABe ohne Dachaufbau, mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal, eventuell hiefür 4 Stück Serie ABi mit den gleichen Einrichtungen.
2. 4 „ „ ABe ohne Dachaufbau, ohne Bremse, mit Vacuumleitung, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal, eventuell hiefür 4 Stück Serie ABi mit den gleichen Einrichtungen.
3. 5 „ „ BCi mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal.
4. 8 „ „ Ce ohne Dachaufbau, mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal, eventuell hiefür 8 Stück Serie Ci mit den gleichen Einrichtungen.
5. 7 „ „ Ce ohne Dachaufbau, mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelgasbeleuchtung, mit Intercommunicationssignal.
6. 13 „ „ Ce „ „ ohne Bremse, mit Vacuumleitung, „ „ „
7. 5 „ „ Ce „ „ „ „ „ „ Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal, eventuell hiefür 5 Stück Serie Ci mit den gleichen Einrichtungen.
8. 3 „ „ Ci mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal.
9. 1 „ „ Be ohne Dachaufbau, mit Spindel- und Vacuumbremse und Oelgasbeleuchtung.

II. Dienstwagen.

10. 1 Stück Gepäckswagen Serie De mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, mit Intercommunicationssignal.
11. 4 „ „ „ De „ „ „ „ „ ohne „
12. 8 „ Post- und Gepäckswagen Serie Df mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal.
13. 5 „ Postconducteurwagen Serie Fk mit 6·82 m langem Kasten, ohne Bremse, mit Vacuumleitung, Oelbeleuchtung, ohne Intercommunicationssignal.

Sämmtliche Wagen Post 1 bis incl. 13 für Dampfheizung; die Wagen Serie Df und Fk ausserdem auch mit Oefen eingerichtet; alle Wagen, welche für Oelbeleuchtung eingerichtet sind, erhalten Lafaurie-Lampen; für die Wagen mit Oelgasbeleuchtung (Intensivbrenner) sind keine Oellampen mitzuliefern.

III. Güterwagen.

14. 9 Stück gedeckte Güterwagen Serie Gr mit Spindelbremse, mit umlegbaren Vorlegebrettern.
15. 15 „ „ „ „ Gr ohne Bremse, „ „ „
16. 14 „ offene „ „ Jk mit Spindelbremse, mit eisernen Wandungen.
17. 20 „ „ „ „ Jk ohne Bremse, „ „ „
18. 1 „ Gastransportwagen Serie Rg mit Hebelbremse.

Sämmtliche Wagen Post 1—18 mit Räderpaaren, mit Radreifen und Achsen aus Martinstahl, mit Radscheiben aus Flusseisen.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Wagen ad Post 3, 8, und 4 Stück ad Post 12, sowie die Hälfte der Güterwagen sollen bereits Mitte August im Betriebe sein. Die restlichen Wagen müssen bis längstens Ende October geliefert sein.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift· **„Offerte auf Lieferung von Personenwagen“** oder **„Dienstwagen“** bezw. **„Güterwagen“** bis zum **20. April 1895, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge, einschliesslich der completen Ausrüstung, und für die ad Post 1, 2, 3 und 5 genannten Wagen getrennt für die Wagen der Type e und der Type i per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die kürzest bemessenen Liefertermine für jede Gattung von Wagen anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen und Radscheiben anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Mai 1895 im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet,
bezüglich der Lieferung von 7 Ce mit Bremse (Post 5),
13 Ce ohne „ („ 6),
1 De (Post 10), und
1 Rg („ 18)
jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, falls die in dem von der k. k. Regierung im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Staatsvoranschlage pro 1895 für diese Fahrbetriebsmittel eingestellten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten würden.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen sollte.

Wien, im März 1895.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Z. 43.890.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS- MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn**	ganzjährig fl. 12·—	halbjährig fl. 6·—	vierteljährig fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 4. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 30. März 1895,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, dann die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1895.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die bestehenden directen Steuern und indirecten Abgaben sammt Zuschlägen nach Massgabe der gegenwärtig giltigen Besteuerungsgesetze, und zwar die Zuschläge zur Erwerbsteuer und zur Einkommensteuer in der durch das Finanzgesetz vom 29. Mai 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 97) bestimmten Höhe, in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1895 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni 1895 sich ergebenden Verwaltungsauslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1895 bei den bezüglichen Capiteln und Titeln festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Die nachstehend aufgeführten, mit 31. März 1894 erlöschenden Credite können noch bis Ende Juni 1895 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1894 im Sinne des Artikels VI, Alinea 3, des Finanzgesetzes für das Jahr 1894 bewilligt worden wären.

D. Im Etat des Handelsministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 976.000 fl.
2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1892 unter Titel 8, § 4, für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico als erste Rate bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1894 bis Ende December 1894 verlängerte Credit von . . . . 5.000 „
3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 3, für Herstellung eines Landungsmolo in Pola als erste Rate bewilligte Credit von . . . . 15.000 „
4. Der mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 3, für Herstellung von Vertäuungsmitteln im neuen Hafen von Triest bewilligte Credit von . . . . 12.400 „
5. Der mit demselben Finanzgesetze unter dem gleichen Titel und Paragraph zum Bau eines Schutzdammes in Bescanuova bewilligte Credit von . . . . 20.460 „
6. Die mit demselben Finanzgesetze unter Titel 8, § 4, für Errichtung von Seeleuchten bewilligten Credite, und zwar in Knljari mit . . . . 2.600 „
   „ Tavčica „ . . . . 5.500 „
   „ Duinka „ . . . . 5.500 „

*) Enthalten in dem am 31. März 1895 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 48.

7. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 8, § 4, für die Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes in St.-Martino, Della Brazza als erste Rate bewilligte Credit von . . . . . 15.000 fl.
8. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für die Verlängerung des Landungsmolo in Macarsca bewilligte Credit von . . . . 13.700 „
9. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter demselben Titel und Paragraph für den Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer in Sebenico bewilligte Credit von . . . . 5.500 „
10. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter dem Titel 11, § 1, für den Bau der Eisenbahn Schrambach—Kernhof bewilligte Credit von . . . . 393.550 „
11. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 unter Titel 14, § 1, bei den westlichen Staatsbahnen bewilligte Credit für die Strassenunterfahrt in Krakau . . . . 100.000 „

§ 5.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit 1. April 1895 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 30. März 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Falkenhayn** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Bacquehem** m. p.
Schönborn m. p. **Wurmbrand** m. p. **Madeyski** m. p. **Plener** m. p. **Jaworski** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 27. März 1895, Z. 16.518, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Gewährung einer Frachtbegünstigung für Kunstgegenstände der Jahres- und Kunstausstellung in München 1895.

Laut einer dem k. und k. Ministerium des Aeussern zugekommenen Mittheilung der hiesigen königl. bayerischen Gesandtschaft hat die Vorstandschaft der Münchener Künstlergenossenschaft die Bitte gestellt, es möge für die wie im Vorjahre stattfindende Münchener Jahres-Kunstausstellung 1895 auf den österreichischen Eisenbahnen die Vergünstigung der frachtfreien Rückbeförderung für die zur Ausstellung gebrachten und unverkauft an den Aufgabeort zurückgehenden Kunstgegenstände, sowie die im Vorjahre zugestandene Fristverlängerung für den Rücktransport auf die Dauer von zweieinhalb Monaten nach Schluss der Ausstellung erwirkt werden.

Unter Berufung auf die aus dem gleichen Anlasse Seitens der österreichischen Bahnverwaltungen im Gegenstande schon wiederholt gemachten Zugeständnisse wird die geehrte Verwaltung als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz über Ersuchen des k. und k. Ministeriums des Aeussern eingeladen, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und den gefassten Beschluss ehestens anher bekannt zu geben.

Die übrigen österr. Bahnverwaltungen werden hievon durch Veröffentlichung dieses Erlasses im h. a. „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 27. März 1895.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Wlaschim, eventuell von der Station Jemništ der Localbahn Beneschau-Wlaschim nach der Station Sternberg der Flügelbahn Rataj-Kacow der projectirten Localbahn Kolin-Čerčan.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Oswald Ziwotski, Ingenieur in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Wlaschim, eventuell von der Station Jemništ der in Ausführung begriffenen Localbahn Beneschau-Wlaschim nach der Station Sternberg der Flügelbahn Rataj-Kacow der projectirten Localbahn Kolin-Čerčan im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. Februar 1895. Z. 10.454.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Bezirksvertretung in Böhm.-Aicha mit dem Erlasse vom 15. November 1894, Z. 55.676 (Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 27. November 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Liebenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Böhm.-Aicha auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 12. März 1895. Z. 14.358.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Nach den Bestimmungen der Landes-Bauordnung für Böhmen sind auch Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, über Verlangen der Baubehörden den Niveauplan vorzulegen.

2. Bei einer fallweisen Bestimmung der Regulirungslinie ist ein vorgängiges Einverständniss der Statthalterei nicht erforderlich.

Aus Anlass des Gesuches der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Prag um Bestimmung der Bau- und Regulirungslinie für die in der Žižka- und Karlsgasse gelegenen Bahnhofs-Grundstücke wurde zufolge der vom böhmischen Landesausschusse bestätigten Beschlüsse der Gemeindevertretung von Königliche Weinberge unter Anderem bestimmt, dass

a) die Regulirungslinie bei der Karlsgasse auf der Seite der Stadtgemeinde Königliche Weinberge derart bestimmt werde, dass die Breite der Karlsgasse von der schon genehmigten Baulinie in der Stadtgemeinde Žižkow 24 m betragen solle, und dass

b) die k. k. Betriebsdirection verpflichtet sei, den Niveauplan der Žižkagasse vorzulegen.

Das k. k. Eisenbahn-Aerar bestritt in der an den Verwaltungs-Gerichtshof gerichteten Beschwerde die Gesetzmässigkeit der getroffenen Entscheidung unter Hervorhebung dessen, ad a) dass unterlassen worden sei, das in den §§ 4 und 5 der Bauordnung vorgeschriebene Einverständniss der Prager Statthalterei einzuholen, und ad b) dass die Amtshandlungen bei Staatsbauten in die Competenz der Statthalterei fallen, folglich das Begehren der Stadtgemeinde Königliche Weinberge nicht berechtigt sei.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

ad a). Wie aus den Administrativacten sich ergibt und von den Baubehörden im Zuge des Verfahrens auch festgestellt wurde, ist für das im Gebiete der Gemeinde Weinberge gelegene Territorium, das in die erwähnten Gassen fällt, und speciell für das zur Karlsgasse gehörige, eine Regulirungslinie in den Lagerplan nicht eingezeichnet worden. Insoferne aus Anlass des speciellen Baufalles die Bestimmung einer Regulirungslinie platzgreifen musste, hatten sonach nicht die von der Beschwerde berufenen §§ 4 und 5, sondern der § 6 der Bauordnung Anwendung zu finden, welcher unbeschadet der im § 5 normirten Feststellung der Lagerpläne die Bestimmung der Baulinie fallweise dem Gemeindeausschusse vorbehält.

Nun ist nach dem Wortlaute der Bestimmungen der §§ 4 und 5 das Einverständniss der k. k. Statthalterei allerdings zu allen Aenderungen des Lagerplanes, nicht aber zu jeder Bestimmung der Regulirungs-, resp. Baulinie erforderlich, welche fallweise erfolgt, da der § 6 einen solchen Vorbehalt nicht statuirt und aus den §§ 126 und 127, Schlussabsatz, mit aller Deutlichkeit sich ergibt, dass die Bestimmung der Baulinie und des Niveaus in die ausschliessliche Competenz der Baubehörden fällt.

ad b). Aus § 14 der Bauordnung vom Jahre 1886 ergibt sich, dass jene Parteien, welche in einer öffentlichen Strasse Bauführungen vorzunehmen gedenken, verpflichtet sind, Situations- und Niveaupläne vorzulegen. Nach § 127 der Bauordnung fallen nun allerdings alle auf den Bau selbst bezughabenden Amtshandlungen bei Bauten des Staates, des Landes, des Bezirkes oder eines öffentlichen Fondes in die Competenz der k. k. Statthalterei; da jedoch nach dem Schlussabsatze derselben Gesetzesbestimmung die „Feststellung des Niveaus den Baubehörden ausschliesslich vorbehalten ist, so müssen diese als berechtigt angesehen werden, von den Parteien jene Behelfe abzuverlangen, welche zu einer zweckentsprechenden Durchführung der ihnen vorbehaltenen Amtshandlungen erforderlich erscheinen. Es ist daher darin, dass der k. k. Betriebsdirection in Prag der Niveauplan abverlangt wurde, eine Gesetzwidrigkeit nicht zu erkennen.

(Erkenntniss vom 14. December 1893, Z. 4273: cf. Sammlung Budwiński, Band XVII, pag. 1120.)

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Der Beweis über das Vorhandensein eines der im Gesetz-Artikel XVIII ex 1874, betreffend die Verantwortlichkeit für die durch Eisenbahnen verursachten Todes- oder körperlichen Beschädigungsfälle vorgesehenen Thatumstände behufs der Feststellung der Schadenersatzpflicht ist bei dem competenten Civilgerichte zu erbringen. Eine diesbezügliche Entscheidung der politischen Behörde und des Strafgerichtes ist daher von dem Civilgerichte nur insoweit zu berücksichtigen, als solche mit den im gesetzlichen Verfahren bei dem Civilgerichte erbrachten Beweismitteln nicht in Widerspruch steht.

Ein Bremser der königl. ungar. Staatsbahnen gerieth in einer ihrer Stationen beim Verschieben der Wagen unter die Räder und verschied in Folge der erlittenen Beschädigungen. Seine Witwe klagte die Direction der genannten Bahnen auf eine Lebensrente von monatlich 26 fl. 90 kr., eventuell auf das derselben entsprechende Reluirungscapital.

Mit diesem Begehren wurde sie vom königl. Gerichtshofe in Komorn aus folgenden Gründen abgewiesen: Gemäss der Verkehrs-Instruction für das Begleitungspersonale der königl. ungar. Staatsbahnen und deren Vorschrift zur Wahrung der persönlichen Sicherheit für den executiven Eisenbahndienst ist es dem zum An- oder Auskuppeln der Wagen beorderten Organe nie gestattet, zwischen die Wagen zu treten oder unter die Puffer zu kriechen, wenn die an- oder auszukuppelnden Wagen nicht bereits zum Stehen gebracht wurden, und nur dann ist ihm gestattet, das Zeichen zur Verschiebung zu geben, wenn seine diesfälligen Agenden vollständig beendet sind und ein solcher Bediensteter aus seiner früheren Stellung zwischen den Wagen bereits hervorgetreten ist. Nun wurde durch die strafgerichtlichen Acten dargethan, dass der verunglückte Bremser vor seinem Tode erklärt hat, er sei zwischen die sich in Bewegung befindlichen Wagen getreten, habe die Ankuppelung der Wagen besorgt und wollte, ohne deren Stillstand abzuwarten, aus seiner Lage zwischen den rollenden Wagen hervortreten, worauf er an den mit Eis überdeckten Schienen ausgeglitten und unter die Räder gerathen sei, welche ihm die Füsse zerschmetterten. Diese Umstände werden noch durch zwei Zeugenaussagen bestätigt. Allerdings soll nach einer weiteren Vorschrift in der angeführten Instruction bei den Wagenverschiebungen ein Aufsichtsorgan vorhanden sein, welches die nothwendigen Anordnungen zu ertheilen hat, wann die Wagen in Bewegung gesetzt und ebenso wann dieselben zum Stillstand gebracht werden sollen; aber der Verunglückte musste diese Vorschrift sehr wohl kennen und hat die Unterlassung verschuldet, dass er ohne die Anwesenheit eines solchen Organes die Aus- und Ankuppelung besorgen wollte, vielmehr ist er, ohne selbst

ein Zeichen zum Stillstehen der Wagen zu geben, während dieselben in Bewegung waren, hervorgekrochen.

Gemäss Ges.-Art. XVIII ex 1874 sind die Eisenbahnen für den Tod oder die körperliche Verletzung eines Menschen nicht verantwortlich, wenn derselbe an seiner Verunglückung selbst Schuld trägt, oder ein vis major oder das unabwendbare Verschulden eines Dritten hievon die Ursache ist. Nun ist den oben erwähnten Umständen zufolge erwiesen, dass der Gatte der Klägerin, welcher den Dienst eines Bremsers versah, seinen Tod selbst verschuldet hat, weil selbst die Anwesenheit des Aufsichtsorganes diesen Todesfall nicht abgewendet hätte, indem derselbe dadurch herbeigeführt wurde, dass der Bremser während des Rollens der Wagen unter denselben hervorgekrochen ist und die Schlüpfrigkeit der mit Eis überdeckten Schienen, somit die Möglichkeit des Ausgleitens, den Verunglückten zur Vorsicht hätte mahnen müssen. Demgemäss musste die Witwe mit ihrer Entschädigungsklage abgewiesen werden. Die Kosten wurden aber deshalb gegenseitig aufgehoben, weil die Umstände, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für einen Unfall aufheben, gemäss § 1 des citirten Gesetzes im ordentlichen Rechtswege erwiesen werden müssen, was von der geklagten Direction der ungarischen Staatsbahnen nicht geschah, daher die Entschädigungsklage der Witwe nicht als jeden Grundes entbehrend angesehen werden kann.

Die königl. Tafel in Raab hob dieses Urtheil auf und wies den Gerichtshof in Komorn an, über den Entschädigungsanspruch der Klägerin ein meritorisches Erkenntniss zu fällen. In den Motiven wird ausgeführt, dass weder das über diesen Todesfall vom Oberstuhlrichteramt aufgenommene Protokoll, noch die strafgerichtliche Freisprechung der bei diesem Unfalle beschäftigt gewesenen Bediensteten die Befreiung der geklagten Eisenbahn von ihrer gesetzlichen Verantwortlichkeit begründen könne. Die Aussagen der Zeugen nämlich constatiren nicht mit Bestimmtheit, dass dieselben bei dem Unglücksfalle zugegen gewesen und die Unachtsamkeit und das Verschulden des Getödten selbst wahrgenommen haben; ihre Aussage ist, selbst wenn von ihrer Bedenklichkeit als Bedienstete der geklagten Bahn abgesehen wird, ganz irrelevant.

Dasselbe gilt auch von der zu Protokoll gegebenen Erklärung des Verunglückten vor seinem Verscheiden, da er von körperlichen und seelischen Schmerzen gefoltert, sich nicht ungetrübten Sinnes äussern konnte und vielmehr angenommen werden muss, dass er in einer solchen Stimmung alles das einfach bejahte, was ihm die für ihre eigene Entlastung bedachten Eisenbahnbediensteten vorgaben.

Die königl. Curie hat mit Entscheidung vom 13. December 1894, Z. 4909, das obergerichtliche Urtheil aus folgenden Gründen bestätigt: Der Freispruch des Strafgerichtes kann zwar ebensowenig als der Bescheid des Stuhlrichteramtes bei der civilgerichtlichen Beurtheilung des Entschädigungsanspruches unberücksichtigt bleiben, doch dürfen beide Erkenntnisse nicht mit den im ordentlichen Rechtswege zu pflegenden Erhebungen im Widerspruche stehen. Solche sind im vorliegenden Rechtsstreite aber gar nicht gepflogen worden, vielmehr sind gegen die diesen Erkenntnissen zu Grunde gelegten Thatumstände gewichtige Zweifel im civilgerichtlichen Verfahren aufgetaucht, daher dieselben nicht geeignet sind, einen zur Befreiung der Eisenbahn von ihrer Verantwortlichkeit im Gesetze vorgesehenen Thatumstand zu constatiren. Vielmehr geht aus den contradictorischen Verhandlungen und den Beweisaufnahmen hervor, dass die Verschiebung der Wagen nicht mit der erforderlichen Vorsicht und unter der unerlässlichen Controle, daher vorschriftswidrig erfolgt ist, somit der beklagenswerthe Unfall nicht durch die Unachtsamkeit des Verunglückten allein, sondern durch das Verschulden der Bediensteten der geklagten Eisenbahn verursacht wurde, daher ihre Einwendungen nicht die gesetzliche Vermuthung zu entkräften vermögen, dass der Unfall durch die Eisenbahn selbst hervorgerufen wurde.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 360. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. März von den Abgeordneten Baron Wassilko und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister gerichtete Interpellation lautet:

„Am 1. Mai d. J. tritt der neue Sommerfahrplan in Kraft; ein „endgiltiger" Entwurf desselben wurde massgebenden Factoren zur Begutachtung überwiesen.

In diesem „endgiltigen" Entwurfe wird die Bukowina wie gewöhnlich so auch diesmal als Stiefkind der Monarchie behandelt, indem hiebei den Verhältnissen eines hunderte von Meilen vom Centrum des Reiches entfernten Landes gar keine Rechnung getragen wird.

Der Bukowinaer Geschäftswelt ist ohnehin der Verkehr mit den westlichen Provinzen, sowie mit dem Auslande durch die allzu grossen Entfernungen im Verhältnisse zu anderen Ländern bedeutend erschwert, weshalb der neue Fahrplan auf jeden Geschäftsmann geradezu entmuthigende Wirkungen üben müsste.

In diesem Fahrplane wird unser an den äussersten Grenzen des Reiches gelegenes Land einfach übergangen, was aus Folgendem klar ersichtlich ist:

Nach diesem neuen Fahrplan geht ein Eilzug von Wien um 9 Uhr 35 Minuten Abends, von Krakau um 6 Uhr 31 Minuten Früh ab und trifft um 1 Uhr 22 Minuten in Lemberg ein. Dieser Eilzug wird in Lemberg in einen Personenzug umgewandelt, und müssen solche Reisende, deren Endziel Czernowitz ist, 1 Stunde und 18 Minuten in Lemberg zubringen, um erst recht noch eine zehnstündige Fahrt vor sich zu haben.

Um 7 Uhr 40 Minuten Früh geht ein neuer, besonders beschleunigter Schnellzug von Wien ab und trifft um 8 Uhr 40 Minuten Abends, also schon nach 13 Stunden, in Lemberg ein. Dort wird er wieder in einen Personenzug umgewandelt und setzt dann nach einundeinhalbstündiger Wartezeit seine Fahrt nach Czernowitz fort, wo er nach zehn Stunden um 6 Uhr 33 Minuten Früh eintrifft.

Es ist hier folgendes Missverhältniss zu constatiren:

Die 755 Kilometer lange Strecke Wien—Lemberg wird in 13 Stunden, die um ein Drittel kürzere, blos 264 Kilometer betragende Strecke Lemberg—Czernowitz in zehn Stunden zurückgelegt, welche Strecke jeder schneller fahrende Personenzug in sechs bis sieben Stunden zurücklegen könnte, wie dies thatsächlich bei den diese Strecke befahrenden, blos 43 Kilometer in der Stunde zurücklegenden sogenannten Schnellzügen der Fall ist.

Der bisher um 12 Uhr Mittags von Wien abgehende Schnellzug verlässt Wien nach dem neuen Fahrplane um 45 Minuten später als bis nun, trifft jedoch trotzdem um 15 Minuten früher, als es jetzt der Fall ist, wegen erhöhter Fahrgeschwindigkeit in Lemberg ein; seine Fahrzeit ist demnach um 1 Stunde und 15 Minuten gekürzt.

Dieser Vortheil besteht jedoch nicht für Reisende, welche nach der Bukowina fahren.

Für diese ist in Lemberg eine Wartezeit von 1 Stunde und 5 Minuten festgesetzt, so dass diese ursprünglich errungene Zeitersparniss ihnen förmlich wieder abgenommen wird.

Das sind Verhältnisse, welche sowohl dem Kaufmanne als auch dem Privaten unter Opfern an Zeit und Geld unternommene Geschäftsreisen ganz bedeutend erschweren und bei welchen die Gefahr nahe liegt, dass sie im Stande sind, weite Kreise der Bukowinaer Bevölkerung in arger Weise zu schädigen.

Ich beehre mich daher, folgende Anfragen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister zu stellen:'

,1. Hat Seine Excellenz Kenntniss von diesem die um ihre Existenz schwer kämpfende Geschäftswelt eines ganzen Kronlandes gar nicht berücksichtigenden Fahrplane?

2. Aus welchem Anlasse wurde bei Zusammenstellung dieses Fahrplanes auf die Bukowina gar keine Rücksicht genommen?

3. Ist Seine Excellenz geneigt, dafür zu sorgen, dass die von Wien nach Lemberg fahrenden Schnellzüge auch Schnellzugsanschlüsse mit kurzer Wartezeit nach Czernowitz erhalten?'"

Die in der 361. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. März von den Abgeordneten Dr. Fořt und Genossen in Angelegenheit der vom Abgeordnetenhause mittelst Resolutionsbeschlusses einhellig befürworteten Durchrechnung des Barêmes der k. k. Staatsbahnen auf der Linie der verstaatlichten Böhmischen Westbahn an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister gerichtetete Interpellation lautet:

„Anlässlich der Verhandlung über die Regierungsvorlage, betreffend die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, hat das Abgeordnetenhaus eine Resolution einhellig zum Beschlusse erhoben, durch welche die k. k. Regierung aufgefordert wurde, nach Uebernahme der Böhmischen Westbahn in den Staatsbetrieb im Anschlussverkehre zwischen der letzteren und den übrigen Linien des Staatsbahnnetzes eine Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes in der Weise eintreten zu lassen, wie dies zwischen dem Staatsbahnnetze und den Linien der Böhmischen Nordbahn seit 1892 thatsächlich der Fall ist.

Da nun seit der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn bereits Monate verstrichen sind, ohne dass die k. k. Regierung Veranlassung genommen hätte, dem einhellig zum Ausdrucke gebrachten Wunsche des Abgeordnetenhauses Rechnung zu tragen, da ferner es als zur Gänze ungerechtfertigt erscheint, die Transportinteressenten einer verstaatlichten Bahn ungünstiger als jene einer Privatbahn zu behandeln, erlauben sich die Unterzeichneten folgende Anfrage zu stellen:

‚Sind Euere Excellenz bereit, entsprechend der vom Abgeordnetenhause diesfalls gefassten Resolution die Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes im Anschlussverkehre zwischen der verstaatlichten Böhmischen Westbahn und den übrigen Linien des k. k. Staatsbahnnetzes zu veranlassen?'"

In der 362. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. März richteten die Abgeordneten von Burgstaller und Genossen an den Herrn Handelsminister folgende Anfrage:

„Gedenkt der Herr Minister die Verhandlungen für die Reform der Hafengebühren derart zu beschleunigen, dass der diesbezügliche Gesetzentwurf im Abgeordnetenhause im Laufe des gegenwärtigen Sessionsabschnittes zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt werden kann?"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königl. Weinberge hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines aus der Verbindungsbahn Nusle-Wyšehrad abzweigenden Schleppgeleises zum Kohlendepot der Brüxer Bergbaugesellschaft für den 3. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Prochazka betraut. [G.-I.-Z. 6416.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die in der Station Maria-Lanzendorf abzweigende und zu den Ziegelwerken der Firma J. & A. Dachler in Leopoldsdorf führende Schleppbahn für den 4. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 5819.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Kohlenrutsche und Versetzung der Einfriedung in Alt-Kladno.) In der Station Alt-Kladno wird für Zwecke der Tiegelgussstahlfabrik „Poldihütte" eine Kohlenrutsche hergestellt und aus diesem Anlasse die bestehende Fabrikseinfriedung versetzt. [21. März, Z. 12.046.]

Böhmische Nordbahn. (Linien Bodenbach—Warnsdorf und Rumburg—Nixdorf: Bauliche Herstellungen in drei Stationen.) In den Stationen Bodenbach, Schluckenau und Falkenau wurde je ein Vorrathschuppen hergestellt. [23. März, Z. 16.875.]

Südbahn-Gesellschaft. (Aenderung der Normalien für die Wechsel.) Die Verbesserung der bestehenden Normalien für die Wechsel des Systems VII wurde genehmigt. [15. März, Z. 15.147.]

(Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellungen in den Stationen Pfaffstätten und Gumpoldskirchen.) Das Detailproject für die Herstellung eiserner Uebergangsstege in den Stationen Pfaffstätten und Gumpoldskirchen wurde genehmigt. [12. März, Z. 14.215.]

— (Linie Pragerhof—Ungar. Landesgrenze: Reconstruction von Blechbrücken.) Die Blechbrücken in km 17·090, 17·321, 17·398 und 39·402 der Linie Pragerhof—Ungar. Landesgrenze werden reconstruirt. [15. März, Z. 14.901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 18. August 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz wurden behördlich festgestellt, und beträgt:

1. für die Hauptlinie Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz die Baulänge 6·062 km, die Betriebslänge 5·888 km;
2. für die Zweiglinie Mähr.-Ostrau—Ostrawitza-Brücke die Baulänge 0·808 km. Diese Zweiglinie ist fertiggestellt, aber noch nicht im Betriebe;
3. für die Zweiglinie zum Frachtenbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Baulänge 1·050 km, die Betriebslänge 0·946 km.

Demnach beträgt die gesammte Baulänge 7·920 km und die gesammte Betriebslänge der bereits eröffneten Linien 6·834 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Höhen-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienen-Côte in Meter
I. Hauptlinie Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz:			
Abfahrts-Ausweiche der Kaiser Ferdinands-Nordb. .	Haltestelle	0·057	210·82
Nordbahn-Colonie .	dto.	0·370	210·57
Elgotherstrasse . .	dto.	0·770	210·95
Hotel Eiche . . .	dto.	1·018	211·85
Gasanstalt	dto.	1·465	212·78
Heinrichschacht . .	dto.	1·728	212·54
Teichgasse	dto.	2·232	213·69
Neugasse	dto.	2·588	214·67
Bahnhof M.-Ostrau	Station	2·934	215·11
Schleifmühlgasse .	Haltestelle	3·272	215·89
dto. .	dto.	3·345	216·53
Salamonschacht . .	dto.	3·709	223·30
Evangel. Kirche .	dto.	4·044	223·38
Franzensthal, Unter-	dto.	4·466	223·13
Tiefbauschacht . .	dto.	4·777	225·39
Franzensthal, Ober-	dto.	5·283	230·10
Zabreherstrasse . .	dto.	5·681	230·96
Witkowitz	dto.	5.945	231·62
II. Zweiglinie Mähr.-Ostrau—Ostrawitza-Brücke:			
Brauhausgasse . .	Haltestelle	0·338	216·33
Ringplatz	dto.	0·532	216·02
Post	dto.	0·704	216·40
Ostrawitza-Brücke .	dto.	0·763	216·80

[G.-I.-Z. 23.991 ex 1894.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Signalhütten zur Unterbringung der Glockensignalapparate ausserhalb der Wohnräume der Wächterhäuser.) Das Handelsministerium hat die von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten zwei Typenpläne für Signalhütten zur Unterbringung der Glockensignalapparate ausserhalb der Wohnräume der Wächterhäuser mit dem Bemerken genehmigt, dass für eine solide Grundlage dieser Hütten in der Art vorzusorgen

ist, dass dieselben je nach den örtlichen Verhältnissen entweder auf ein Steinfundament oder auf eingerammte, entsprechend dimensionirte Pfähle aufzustellen und sicher zu verankern sind.
[18. Februar, Z. 9101.]

Südbahn-Gesellschaft. (Vermehrung der Vorrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten der Züge.) Gegen Ende des vorigen Jahres wurden in den Gefällsstrecken Abfaltersbach—Mittewald, Welsberg—Olang und Olang—Bruneck der Linie Marburg—Franzensfeste, dann Militär-Haltestelle Franzensfeste—Brixen der Linie Kufstein—Ala und Jurdani—Mattuglie, Mattuglie—Fiume der Linie St. Peter—Fiume Vorrichtungen zur Controle der Fahrgeschwindigkeiten für die in diesen Strecken thalwärts verkehrenden Züge hergestellt. In der Strecke Abfaltersbach—Mittewald werden probeweise Schienencontacte nach System Baillehache verwendet, welche der Hauptsache nach aus einer isolirten Eisenplatte bestehen, bei deren Berührung mit den Rädern der Fahrbetriebsmittel der Contact zur Wirkung gelangt. [G.-I.-Z. 6005.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

2. April. Güterverkehr zwischen Altpaka und Starkenbach mit Zug 550 wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

2. April. Wegen Dammrutschung bei km 64·8/9 der Strecke Skuč—Chrast Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Personenverkehr wird durch Umsteigen bei der Hindernissstelle aufrecht erhalten.

2. April. Mit Zug 206 wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Skuč—Chrast wieder aufgenommen.

3. April. Wegen neuerlich eingetretener Dammrutschung musste Zug 206 von der Strecke nach Chrast zurückkehren und dort deponirt bleiben.

Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Personenverkehr wird von Zug 218 an, mit Ausnahme des Zuges 206, bei allen Personenzügen durch Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten. Zug 206 verkehrt einerseits bis Chrast, andererseits von Skuč.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye—Znyó-Váralja, eventuell Ruttka. (Ausbaubeschluss.) Die Interessenten der Comitate Nyitra und Turócz haben den Entschluss gefasst, den schon seit lange projectirten Ausbau der als Sackbahn ausgehenden Nyitrathalbahn, d. i. der von der Station Tót-Megyer der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Tót-Megyer—Marchegg (—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigenden, den Lauf der Nyitra verfolgenden Linie Tót-Megyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Bélicz von Nagy-Bélicz aus über Privigye zum Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Hatvan—Znyó-Váralja—Ruttka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 1) in einer der beiden letztgenannten Stationen durch finanzielle Betheiligung zu ermöglichen. Die schon seinerzeit von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft projectirt gewesene Gesammtlinie Ruttka—, eventuell Znyó-Váralja—Privigye—Nagy-Bélicz—Tót-Megyer wird eine radiale Parallelbahn zur Linie Ruttka—Pozsony (Pressburg), und nach Ausbau der projectirten Linie Érsekujvár (Neuhäusel, nächst Tót-Megyer) — Komárom (Komorn) — Uj-Szöny (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 56 ex 1894) von der Einbruchstation Csacza aus via Ruttka—Nagy-Bélicz—Tót-Megyer—Érsekujvár—Komárom—Uj-Szöny die derzeit kürzeste Verbindung des äussersten Nordwestens Ungarns mit dem zukünftigen Knotenpunkte Uj-Szöny und der dort zu errichtenden Donau-Umschlagstation, ferner durch Vermittlung der Südbahnlinie Uj-Szöny—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) mit dem ausgebreiteten donaurechtsuferseitigen Betriebsnetze. Die Projectanten beabsichtigen, den Bau der Linie Nagy-Bélicz—Ruttka (eventuell Znyó-Váralja) im Laufe des heurigen Jahres in Angriff zu nehmen.

Budapester Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Beschluss des kgl. ungar. Handelsministeriums in der Frage der Umgestaltung des Pferdebetriebes auf elektrischen Betrieb.) Ueber Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers fand in Budapest unter Vorsitz des Staatssecretärs Ladislaus Vörös und mit Beiziehung der Vertreter der betheiligten Ministerien des Innern und der Finanzen, der hauptstädtischen Communalverwaltung, sowie der Directionen der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) und der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft (elektrischer Betrieb) als Anschluss-Bahnnetz eine Verhandlung in Angelegenheit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den derzeit mit Pferdekraft betriebenen Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34) statt. Die Verhandlung bezog sich zunächst auf die technischen Bedingungen, die genau nach den in den Begehungsprotokollen präcisirten Wünschen des hauptstädtischen Municipiums festgestellt wurden. Danach obliegt der Gesellschaft die Verpflichtung, zwei Elektricitäts-Centralstationen zu etabliren, einen entsprechend grossen Wagenpark von mindestens 200 Waggons zu beschaffen, bei der Auswahl der Wagentypen die Seitens der Stadtbehörde geäusserten Wünsche zu berücksichtigen, und jene Theile des Bahnnetzes, die zunächst provisorisch auf Oberleitung einzurichten sind, seinerzeit, der Aufforderung der Commune entsprechend, auf Canalleitung zu reconstruiren. Die Motorwagen müssen so eingerichtet sein, dass sie sowohl mit Ober- als auch mit Canalleitung benützbar seien. Die Bestimmung der Concessionsdauer bleibt dem mit der Stadt abzuschliessenden und einen ergänzenden Theil der Concessionsurkunde bildenden Vertrage vorbehalten; desgleichen wird auch der Bautermin, d. i. der Zeitraum, innerhalb dessen der Umbau der Bahn, bezw. der Uebergang zum Elektricitätsbetriebe zu erfolgen hat, in dem mit der Stadt abzuschliessenden Vertrage fixirt werden. Weiterhin wurden folgende Bestimmungen formulirt: das Capital für den Umbau der Linien der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft wurde mit 10,500.000 fl. berechnet; 500.000 fl. wurden speciell für den Umbau der provisorischen Linien bestimmt, mit dem Beifügen, dass dieser Betrag als Baureserve abgesondert verwaltet werden müsse und nur mit Zustimmung des Handelsministers und der Stadtbehörde in Anspruch genommen werden dürfe. Das factische Capitalserforderniss, d. i. der Betrag, der thatsächlich investirt wird, soll nach Vollendung des Umbaues, so wie dies auch bei der elektrischen Stadtbahn der Fall gewesen, auf Grund von Rechnungsbelegen ermittelt werden, wobei zu bemerken, dass etwa erzielte Ersparnisse dem Baufond der Gesellschaft zu überweisen sein würden. Die Bedingungen rücksichtlich der Inanspruchnahme von städtischem Grund und Boden, hinsichtlich der Fahrpreise und der Modalitäten einer etwaigen Ablösung haben in dem städtischen Vertrage Ausdruck zu finden. Schliesslich erklärte der vorsitzende Staatssecretär, der Minister halte darauf, dass schon für die Millenniums-Ausstellung ein Theil des Netzes auf elektrischen Betrieb eingerichtet sei, und dass er darum zur Finalisirung der Vertragsunterhandlungen der Commune einen dreimonatlichen Termin vorschreiben müsse.

Localbahn Haraszti-Ráczkeve. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 21. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directionspräsidenten Ludwig Beniczky die diesjährige ordentliche Generalversammlung der als Fortsetzung der Localbahn Budapest-Soroksár-Haraszti im Bereiche der Insel Csepel erbauten Localbahnlinie Haraszti — Ráczkeve der Budapester Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge wurde im Interesse der Hebung des Personen- und Frachtenverkehres eine Ermässigung der Tarife eingeführt, ferners wurden in Ráczkeve umfangreiche Getreidemagazine erbaut und an Getreidefirmen verpachtet, sowie, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, der Beschluss gefasst, die Linie innerhalb zweier Jahre von Ráczkeve bis Duna-Pataj auszubauen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1892, Vorconcession Post 2). Der reine Betriebsüberschuss belief sich im Jahre 1894 auf 11.809 fl. 28 kr., und zuzüglich des vorjährigen Gewinnvortrages stehen der Generalversammlung 17.613 fl. 35 kr. zur Verfügung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, 16.913 fl. 35 kr. zur Bezahlung der Darlehenszinsen und die restlichen 700 fl. zur Einlösung von Prioritätsactien zu verwenden. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rauscha nach Freiwaldau.) Der Localbahn-Actiengesellschaft in München ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rauscha nach Freiwaldau ertheilt worden.

Italien. (Personentarifreformen.) Die Commission des Tarifrathes der Eisenbahnen hat in ihren letzten Sitzungen den Beschluss gefasst, bei der Regierung nachstehende Reformen im Personentarife zu beantragen:

1. Eine Reform des Tour- und Retourbilletwesens speciell in der Richtung, dass die Giltigkeitsdauer in ein Verhältniss zu der Entfernung gebracht wird.
2. Eine Reform der Rundreisebillets durch die Einführung des Systems der combinirbaren Fahrscheinhefte.
3. Eine Reform der Abonnementbillets durch Verbilligung der für einen Monat giltigen, durch Einführung von Cumulativ-Abonnements für Familien und durch Einführung von Theilstreckenkarten.
4. Verkauf von Fahrkarten zur Befahrung einer gewissen Anzahl Kilometer mit unbeschränkter Giltigkeitsdauer.

— (Generalversammlung der Actionäre der sardischen Secundärbahnen.) Am 14. März hat die Generalversammlung der Actionäre der sardischen Secundärbahnen stattgefunden. Bei derselben waren vertreten: 41 Actionäre, 34.029 Actien und 4077 Prioritäten, sowie 7006 Stimmen. Thatsächlich anwesend waren 36 Actionäre, repräsentirend 33.294 Actien, 4058 Prioritäten und 6870 Stimmen. Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluss pro 1894 und Vertheilung des Reinertrages, nahm zur Kenntniss die Verzichtleistung des Verwaltungsrathes auf das Jahrespauschale von 28.000 Lire gegen Einführung einer Präsenzprämie von 25 Lire pro Sitzung, und beschloss die Herabminderung des jährlichen Pauschales für das Collegium der Rechnungsrevisoren von 6000 auf 2000 Lire. — Wiedergewählt wurden in den Verwaltungsrath Ceriana Cavaliere Francesco und Cottrau Commendatore Alfredo.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahn.) Der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahn war am 31. December 1894 folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	35	11	46
Mit sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
Mit acht gekuppelten Rädern	17	—	17
Tenderlocomotiven mit sechs gekuppelten Rädern	12	—	12
Verschiebemaschinen	8	—	8
Summe	145	11	156
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon- und Break-Wagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte I. und II. Classe	100	—	100
Wagen III. Classe	196	30	226
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
(für den Localbetrieb):			
Wagen I. Classe	—	—	—
Wagen II. Classe	—	—	—
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summe	416	30	446
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	58	—	58
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Postabtheilung und Abort	10	10	20
Summe	80	10	90
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Für Frachten und Vieh, gedeckt	1114	30	1144
Offene hochbordige	257	45	302
Offene niederbordige	386	100	486
Offene hochbordige à 30 t	10	—	10
Offene niederbordige à 30 t	10	—	10
Cisternenwagen	15	—	15
Schotterwagen	6	—	6
Mit zerlegbarem Borde	2	—	2
Summe	1838	175	2013

— (Einnahmen der italienischen Netze.) Die Gesammteinnahmen sämmtlicher italienischer Eisenbahnen betrugen in den ersten vier Monaten des Betriebsjahres 1894/95 90,228.757 Lire, um 2,245.068 Lire mehr als im Vorjahre. Die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Linien betrug 14.842 km, um 339 km mehr als im Vorjahre. Hievon entfallen 9214 km auf die Hauptbahnen, 2766 km auf die Secundärbahnen, 140 km auf die Società Veneta, 1005 km auf die sardischen Eisenbahnen und 1717 km auf diverse andere Bahnen.

Russland. (Bau der Eisenbahnlinie Perm—Wjatka—Kotlas.) Der Bau einer Eisenbahn von Perm über Wjatka nach Kotlas an der Dwina wurde endgiltig beschlossen und soll sofort in Angriff genommen werden. Zu diesem Zwecke sind vorläufig bereits 6,000.000 Rubel Seitens des Finanzministeriums angewiesen worden. Durch diese Linie soll ein selbstständiger Exportweg für die sibirischen Getreidefrachten und ein selbstständiger Exporthafen, nämlich Archangelsk, wohin die Frachten von Kotlas aus auf der Dwina weiter zu befördern sein werden, geschaffen werden, um auf diese Weise einer Ueberfluthung der inneren Märkte und der baltischen Häfen mit grossen Quantitäten sibirischen Getreides vorzubeugen. Daneben soll diese Linie der Getreideversorgung Nordrusslands und der Erschliessung des an Naturschätzen reichen Gouvernements Wjatka dienen und die Einwanderung aus Nordrussland nach Sibirien fördern.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Personenfahrten im Jahre 1895.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft findet

die erste Postschiffahrt

von Budapest nach Wien (Praterquai und Weissgärber) am 30. März um 6 Uhr Abends,
von Wien (Praterquai und Weissgärber) nach Budapest am 1. April um 7 Uhr Früh;

die erste Personenschiffahrt

von Budapest nach Mohács am 1. April um 10 Uhr Nachts,
von Mohács nach Budapest am 3. April um 7 Uhr 15 Minuten Nachts,
von Budapest nach Kalocsa am 4. April um 11 Uhr Vormittags,
von Kalocsa nach Budapest am 4. April um 7 Uhr Abends;

die erste Postschiffahrt

von Budapest nach Orsova am 2. April um 10 Uhr Nachts,
von Orsova nach Budapest am 6. April um 5 Uhr Früh statt.

Quarantainenachrichten.

Türkei. In Folge Conseilbeschlusses wurde die gegen Provenienzen aus Constantinopel bestehende Quarantaine auf eine 48stündige Observation sammt Desinfection der Effecten der Reisenden herabgesetzt.

Die seinerzeit gegen Herkünfte aus dem Küstengebiete Karamaniens zwischen Kaledonia und Lemos verfügte Quarantaine wurde aufgehoben und durch eine ärztliche Visite ersetzt.

Cypern. Die Regierung hat angeordnet, dass Herkünfte aus dem karamanischen Küstengebiete zwischen Cap Cavaliere und Lemos nur mehr einer ärztlichen Inspection unterworfen werden.

Rumänien. Die bereits gemeldete Wiederzulassung von aus Constantinopel kommenden Schiffen im Hafen von Küstendje wird an folgende Bedingungen geknüpft:

1. dass diese Schiffe weder Lastträger, noch Arbeiter, noch überhaupt Reisende III. Classe befördern;
2. dass alle an Bord befindlichen Personen von Cholera befreit sind, und das Schiff selbst sich in gutem hygienischen Zustande befindet, sowie dass während der Reise kein Krankheits- oder Todesfall in Folge von Cholera sich ereignet hat;
3. dass das Schiff nicht anlegt, die Mannschaft das Schiff nicht verlässt, und die Reisenden nach ihrer Ausschiffung einer ärztlichen Untersuchung, verbunden mit Desinfection ihrer unreinen Effecten, unterzogen werden;
4. dass die auf den Schiffen angekommenen Reisenden, soweit es möglich, einer sanitären Observation (täglichen Inspection) während fünf Tagen nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte unterworfen werden.

Die rumänische Regierung hat weiters eine Verordnung erlassen, wonach ein jedes in die Donau einlaufende Schiff folgende Gegenstände an Bord zu führen verpflichtet ist: 15 kg krystallisirte Carbolsäure, 100 kg rohe Carbolsäure, 100 kg Schwefel und ungelöschten Kalk, 2 Kübel oder Fässer von 25

bis 50 l Gehalt, eine Metallplatte von 1 m im Quadrat und 25 kg Holzkohle. Besitzt ein Schiff die angeführten Gegenstände nicht an Bord, so wird es in Gemässheit der bestehenden Quarantainebestimmungen zurückgehalten.

Buenos-Ayres. Die argentinische Regierung hat gegen Herkünfte aus Uruguay eine achttägige Quarantaine angeordnet.

Yokohama (Japan). In Folge Auftretens der Cholera in Moji, gegenüber von Simonoseki, hat die japanische Regierung verfügt, dass alle im Hafen von Kobe von dort ankommenden Schiffe einer Quarantaine unterworfen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 22. Jänner wurde in Gmunden die constituirende Generalversammlung der Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft, welche auf Grund des § 6 der Ah. Concessionsurkunde für die Localbahn mit elekrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden vom 13. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 152, gebildet wurde, im Beisein des k. k. Bezirkshauptmannes von Gmunden, Franz Freiherrn von Aichlburg-Labia, als Regierungscommissär abgehalten. Nachdem der Vorsitzende Josef Stern, öffentlicher Gesellschafter der Firma Stern & Hafferl in Wien, das Vorhandensein aller erforderlichen Voraussetzungen constatirt hatte, erklärte sich die Gesellschaft als constituirt. Hierauf wurden als Mitglieder des Verwaltungsrathes gewählt: Alois Kaltenbrunner, Dr. A. Dürrnberger, F. C. Krützner, Franz Hafferl und Josef Stern. Sonach beschloss die Versammlung auf Antrag des Vorsitzenden die Erhöhung des Actiencapitals um den Maximalbetrag von 250.000 Kronen der mit Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung behufs Vergrösserung des gesellschaftlichen Unternehmens, sowie die Aenderung der Artikel 3, 4 und 7 der Gesellschaftsstatuten.

In der an die Generalversammlung sich anschliessenden Verwaltungsrathssitzung wurde Josef Stern zum Präsidenten und Alois Kaltenbrunner zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 23. März wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschef Rudolf Freiherrn von Lilienau, und unter Vorsitz des Verwaltungsrathsmitgliedes Adolf Ritter von Schreiner die zwanzigste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn abgehalten. Wie dem Geschäftsberichte pro 1894 zu entnehmen ist, wurde von dem Seitens der betriebführenden Südbahn-Gesellschaft eingezahlten Pachtschilling per 550.000 fl. die Zahlung der Zinsen und der Amortisationsquote der gesellschaftlichen Prioritätsschuld, sowie die mit fünf Percent festgesetzte Actiendividende bestritten. Ausserdem wurde ein Ueberschuss von 1636 fl. erzielt, welcher über Antrag des Verwaltungsrathes auf neue Rechnung vorgeschrieben wurde. Sodann wurde der letztere ermächtigt, den Julicoupon 1895 und den Jännercoupon 1896 der Actien wie bisher aus dem Pachtschilling zu honoriren. Schliesslich wurde der an Stelle des verstorbenen Grafen Gourcy-Droitaumont in den Verwaltungsrath cooptirte Dr. Carl Ritter von Feistmantel in seiner Function bestätigt.

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. (Verlosung von Prioritätsobligationen.) Bei der am 1. April unter notarieller Intervention stattgehabten zweiten Verlosung der vierpercentigen Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen:

Obligationen à 1000 fl. ö. W. — Nr. 248, 478, 732;
„ à 100 „ „ — Nr. 2994.

Die Verzinsung dieser verlosten Obligationen hört am 1. Juli 1895 auf. Von eben diesem Tage ab erfolgt deren Rückzahlung in Wien bei der Union-Bank und deren Wechselstube, in Triest bei der Filiale der Union-Bank.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Auslieferung der Güter auf den Empfangsstationen in Russland.) Bezüglich der in Nr. 15 des Vrdgs.-Bl., S. 252, im Gegenstande gebrachten Mittheilung sind dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die nachstehenden Bemerkungen zugekommen, aus welchen hervorgeht, dass auch im internen russischen Verkehre die Auslieferung der Güter an den Inhaber des Frachtbriefduplicates nicht in allen Fällen ohne Prüfung der Identität mit der Person des Adressaten bewerkstelligt wird. Ausgehend von Art. 54 des allgemeinen Eisenbahngesetzes, wonach der Frachtbrief sowohl auf den Namen des Empfängers als auf den Vorzeiger des Frachtbriefduplicates ausgestellt werden kann, wird darauf verwiesen, dass Art. 86 des genannten Gesetzes bestimmt, dass die Auslieferung der Güter auf der Bestimmungsstation stattzufinden hat:

a) bei einem auf den Namen lautenden Frachtbriefe an die Person, auf deren Namen das Gut versandt worden ist, nachdem dieselbe das Duplicat des Frachtbriefes vorgewiesen hat;
b) bei einem auf den „Vorzeiger" lautenden Frachtbriefe an den Inhaber, resp. Vorzeiger des Frachtbriefduplicates.

Dieser in dem bezogenen Gesetze hervorgehobene Unterschied lässt keinen Zweifel darüber, dass die russischen Eisenbahnen bei Gütern, die mit einem auf den Namen ausgestellten Frachtbriefe abgefertigt sind, unter allen Umständen verpflichtet sind, sich von der Identität des Empfängers zu überzeugen, und wenn derselbe nicht selbst zum Empfange der Waare erscheint, gehalten sind, auf allgemeiner gesetzlicher Grundlage von der sich meldenden Person die Vorweisung einer Vollmacht des im Frachtbriefe genannten Empfängers zu fordern. In diesem Sinne haben sämmtliche russische Eisenbahnen zu verfahren, und wenn dieselben in der Praxis eine Erleichterung im Geschäftsverkehre in formeller Beziehung zulassen, so geschieht solches nur bei bekannten Persönlichkeiten auf eigene Gefahr der Empfangsbahn, d. h. die letztere liefert unter Umständen die auf den Namen eingetroffenen Güter entweder dem Adressaten, wenn letzterer ihr bekannt ist, ohne weiters aus, oder liefert das Gut auch einer anderen, mit dem betreffenden Frachtbriefduplicat sich meldenden Person ohne Beobachtung jeder Formalität aus, wenn letztere Person der Empfangsbahn als beständiger Beauftragter des Empfängers bekannt ist.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 2, S. 66.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse) Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag III herausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 29. März herausgegebene XLIII. Stück enthält unter

Nr. 880: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. März 1895, Z. 30.437, betreffend die Behebung des Verbotes der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem Wiener Stadtgebiete mit Einschluss des Wiener Central-Viehmarktes zu St. Marx ab 1. April 1895.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 1. April herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 881: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 18. März 1895, Z. 11.497, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Städten Graz und Salzburg, sowie aus deren Umgebung nach Croatien und Slavonien.

Nr. 882: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. März 1895, Z. 43.335, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und der Umgebung von Salzburg nach Böhmen.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 883: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 27. März 1895, Z. 40.708, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus der sächsischen Amtshauptmannschaft Zittau nach, bezw. durch Böhmen.

Nr. 884: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. März 1895, Z. 5173/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren vom Pester Viehmarkte nach Oberösterreich.

Nr. 885: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. März 1895, Z. 24.237, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Niederösterreich, Salzburg, Steiermark, Böhmen, Mähren und Schlesien nach Galizien.

Generalversammlungen.

2. April: Mühlkreisbahn.
4. „ Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
6. „ Bozen-Meraner Bahn.
6. „ Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
20. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
22. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I, II und III.

Aenderung des Coursstandes.

Vom 15. April 1895 ab kommen in den obigen Tarifen nebst zugehörigen Nachträgen die für den Coursstand der österreichischen Notenwährung von 165/170 Mark = 100 Gulden vorgesehenen Frachtsätze bis auf Weiteres zur Anwendung.

Budapest, am 28. März 1895. [202]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. April 1895 tritt zum Theil I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes der Nachtrag I in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland i. B. und Seidenberg, als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direction in Berlin zum Preise von 0·55 Mk. erhältlich.

Wien, am 27. März 1895. [203]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIX zum Heft Nr. 1.

Mit 15. April 1895 tritt zum Heft Nr. 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag XIX in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der königl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 0·20 Mark erhältlich.

Wien, am 27. März 1895. [204]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Specialtarif für an die k. u. k. Kriegsmarine nach Pola adressirte Mineralkohlen-Transporte.

Aufhebung des Tarifes vom 20. September 1876 und der Nachträge I und II hiezu.

Der vom 20. September 1876 giltige Specialtarif für an die k. u. k. Kriegsmarine adressirte Mineralkohlen-Transporte im directen Verkehre von Stationen der Böhmischen Westbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Pola wird sammt den hiezu gehörigen Nachträgen I und II, giltig vom 10. December 1876, bezw. vom 5. September 1879, per Ende Mai 1895 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 1. April 1895. [205]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berichtigung.

In der in Nr. 38 d. Bl. vom 30. März 1895 enthaltenen Kundmachung (194), betreffend Tarifberichtigungen im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande soll es auf Seite 601 in der zweiten Spalte, fünfte Zeile von oben, unter 3. anstatt „Genf“ richtig „**Gent**“ heissen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif 7, Theil I. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils wird ein neuer Deutsch-Russischer Ausnahmetarif 7, Theil I, enthaltend directe Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mühlenfabrikate, Oelkuchen u. s. w. von russischen Stationen nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen eingeführt. Durch diesen Tarif wird der unterm 20. August alten/1. September neuen Stils 1894 eingeführte Ausnahmetarif I a, Theil I (seit 1. Jänner Ausnahmetarif 7, Theil I, benannt) mit obigem Tage aufgehoben; auch treten von da ab die noch für Memel und Pillau über Wirballen bestandenen directen Getreide- etc. Frachtsätze ausser Kraft. Der neue Ausnahmetarif enthält im Allgemeinen die früheren Frachtsätze, ist aber durch Neuaufnahme verschiedener russischer Stationen, die inzwischen für den Verkehr eröffnet sind, erweitert worden. Soweit sich von verschiedenen Stationen (z. B. der Moskau-Jaroslaw-, Moskau-Kasaner, Nikolai-, Rjäsan-Uralsker Bahn) die neuen Frachtsätze gegen die bisherigen erhöhen — bis 5 oder 10 Kopeken pro Wagen — gelten diese erst vom 1. Mai n. St. ab. Druckstücke des Tarifes sind für 1 Mk. auf den Verbandsstationen erhältlich.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. April sind
a) Nachtrag XIX zum Gütertarif Heft 1,
b) „ VII „ „ „ 2 und
c) „ VI „ Vieh- etc. Tarif
zur Einführung gelangt.

Die Nachträge XIX und VI enthalten ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen etc. für den Verkehr mit den Stationen Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen; Nachtrag XIX zu Heft 1 enthält ausserdem Entfernungen etc. für den Verkehr mit den Stationen Auma, Knau, Krölpa (Grossh. Sachsen), Mossbach bei Neustadt a. O., Wernsdorf und Ziegenrück des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, Neue Schenke — Ladegleis der Weimar-Geraer Bahn und Oberreichenbach i. V. der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen — für letztere Station jedoch nur bezüglich des Verkehres mit den preussisch-sächsischen Mitbewerbsstationen.

Im Nachtrag VI zum Vieh- etc. Tarif sind directe Frachtsätze enthalten für den Verkehr
a) zwischen den Stationen Karsdorf, sowie Knauthain und Reinsdorf bei Artern des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und den Stationen Liebschwitz, bezw. Leipzig I (Bayer. Bhf.) und Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen;
b) zwischen Gera (Reuss) Sächsische Staatsbahnen und den Stationen der Weimar-Geraer Bahn;
c) zwischen Gera (Reuss) Weimar-Geraer Bahnhof und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen;
d) mit den Stationen Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der letztgenannten Verwaltung.

Die in den obenbezeichneten Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle, Oberreichenbach i. V. und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) treten erst mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Reichenbach i. V.—Mylau in Kraft, welcher besonders veröffentlicht werden wird.

Abdrücke der Nachträge sind von Ende März ab bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Regensburg in den Ausnahmetarif 7.) Die Station Regensburg der Bayerischen Staatsbahn wurde mit Wirkung vom 20. März in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Brennholz aufgenommen. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VII.) Durch den am 1. April in Kraft tretenden Tarifnachtrag VII werden verschiedene Aenderungen und Ergänzungen in den Bestimmungen und Frachtsätzen eingeführt. Die in dem Nachtrag mit enthaltenen Frachterhöhungen für Station Meiningen gelten jedoch erst ab 1. Mai. Der Nachtrag kann von dem Materialdepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn bezogen werden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Frachtermässigung für Düngemittel.) Vom 18. März ab bis 1. Mai 1897 werden im Localverkehre für eine Anzahl besonders benannter Düngemittel die Frachten des Specialtarifes III und der für einzelne Düngemittel bestehenden Ausnahmetarife 4, 4 a und 7 a, soweit solche giltig sind, um zwanzig Percent ermässigt. Die Bedingungen, unter welchen die Ermässigung gewährt wird, sowie für welche Düngemittel sie gilt, sind bei sämmtlichen Güterabfertigungsstellen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn zu erfragen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag 4.) Am 1. April trat der Nachtrag 4 zum Tarife für den Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr in Kraft. Der Nachtrag enthält die durch die gleichzeitig eintretende Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahnen erforderlich werdenden Abänderungen, die Bestimmungen über die am 1. April in Wirksamkeit tretenden Aenderungen in der Bezeichnung der verschiedenen Bahnhöfe in Magdeburg und eine Reihe von Aenderungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze, welche theils vom 1. April ab, theils schon von einem früheren Tage ab gelten. Frachterhöhungen werden durch den Nachtrag nicht eingeführt.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu beziehen.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Berichtigungsblatt.) Zu Theil II a (deutsche Schnittfrachten), dem Holz-Ausnahmetarif und dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen etc. von Rheinisch-Westphälischen Stationen nach Belfort transit ist je ein Berichtigungsblatt erschienen. In demselben sind diejenigen preussischen Verbandsstationen aufgeführt, welche in Folge anderweitiger Abgrenzung der Directionsbezirke mit 1. April in andere Directionsbezirke übergehen. Die Blätter sind kostenfrei von der Drucksachencontrole der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg zu beziehen.

Königl. Eisenbahn-Direction Elberfeld. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarife Theil II.) Am 1. April trat zu dem ab 1. Juni 1894 giltigen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, für den Eisenbahn-Directionsbezirk Elberfeld der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Ausgabe von Monats- und Schüler-Zeitkarten, über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften, für Schulfahrten und Feriencolonien, über Benützung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege, über die Einräumung einzelner Wagenabtheilungen und über die Erhebung der Platzgebühr bei D.-Zügen, sowie endlich Bestimmungen über Zulassung von Fahrtausweisen über mehrere Wege auf bestimmten Strecken. Bezüglich der Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften wird darauf hingewiesen, dass die Anträge auf Bewilligung dieser Preisermässigungen vom 1. April ab schriftlich an diejenige kgl. Eisenbahn-Direction zu richten sind, in deren Bezirk die Reise angetreten werden soll. Sämmtliche Bestimmungen des Nachtrages sind gemäss der Vorschrift unter 1 (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg. (Neuer Gütertarif Theil II.) Am 1. Mai gelangt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr, Theil II zur Ausgabe. Mit demselben treten u. A. Frachtermässigungen und geringe Frachterhöhungen, sowie Abänderungen der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife in Kraft. — Weitere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der vorgenannten Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 1. April gelangte zu vorgenanntem Tarife der Nachtrag III zur Einführung, durch den die Station Niederrad der Hessischen Ludwigs-Bahn in den directen Verkehr einbezogen wird.

Abzüge dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
614	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Für nachstehende, aus Rumänien per Achse zugeführte Artikel: Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen u. Oelkuchenmehl der Pos. O—8, Oelsaaten der Pos. O—9 des Oesterr.-Ungarischen Tarifes, Theil I	Nowosielitza Bhf. transit (aus Rumänien)	Czernowitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr, insbesondere jener in Betreff des Nachweises der rumänischen Herkunft	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenz-Verkehr	30 kr.	14 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		
615	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Brod	Wien (St.E.G.) und (K.F.N.B.) Wien (Matzleinsdorf)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1895	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahn-Verkehr, Theil II, Heft 1		kr. 110		Im Kartirungswege		Gleichzeitig werden die laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1894, sub Post 2405, von Eszék und Brod bestehenden Frachtsätze ausser Kraft gesetzt
				Eszék						83				
616	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zucker der Classe II	Austerlitz	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen Theil II des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Ausnahmetarif für Zucker aller Art (excl. Rohzucker) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 15. Februar 1895	kr. 60·2	kr. 58·6	kr. 1·6	Im Kartirungswege		*) In dieser Relation besteht für diese Sendungen bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen kein directer Frachtsatz
				Segen-Gottes					64·4	62·8	1·6			
				Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik)					58·4	56·5	1·9			
				Ungar.-Ostra					*)	59·5	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
617	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Flachs, gebrecht	Tischnowitz (L.B.)	Arnau	Frachtzahlung mindestens für: a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. a) 114 b) 77		Im Kartirungswege		
					Schwadowitz-Eipel					98 66				
					Trübenwasser					108 73				
618	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten	Korneuburg	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfge. 151	Pfge. 137*)	Pfge. 14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B. / Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.					159	145*)	14			
				Korneuburg	Schönpriesen-Umschlag				146	132*)	14			
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B. / Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.					154	140*)	14			
				Korneuburg	Dresden-Elbkai				187	173	14			
				Wien Quaibahnhof k.k.St.B. / Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.					195	181	14			
619	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Auf ihren eigenen Rädern rollende, mit einem Eisenbahn-Fahrzenge beladene offene Güterwagen	Aachen, Station des Directions-Bezirkes Köln	Zimony (Semlin) transit, Station der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Sendungen müssen nachweisbar von La Croyére stammen und nach Salonique oder Dedeagadje befördert werden. Im Uebrigen Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 19, enthalten im Tarife für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito, giltig vom 1. November 1893	Vom 15. April 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Tarif für den Güterverkehr von Deutschland nach Zimony (Semlin) transito zur Weiterbeförderung nach serbischen, bulgarischen, rumänischen und türkischen Schiffs- und Eisenbahn-Stationen, giltig vom 1. November 1893	225·09*) Franken (Gold) für die Wagenachse	212·50 Franken (Gold) für die Wagenachse	12·59*) Franken (Gold) für die Wagenachse	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate rücksichtlich La Croyére—Zimony trans., und der Original-Frachtbriefe rücksichtlich Zimony—Salonique, bezw. Dedeagatsch. Diese Documente müssen längst. 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage gebracht werden	*) Der Nachlass wird in dem Falle auf Francs Gold 11·84 für die Wagenachse reducirt, wenn die Weiterbeförderung ab Zimony nach der türkischen Bestimmungsstation auf Grund des betreffenden Tarifes „Zimony loco" erfolgt. (Vergl. Punkt 4 der Tarifbestimmungen in nebenstehend citirtem Tarife vom 1. November 1893)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
									Kreuzer					
620	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Pitchpineholz	Triest (S.B., S. Andrea, Freihafen S.B. und k. k. Stb.), ferner Fiume	Eger	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Südösterr.-Ungar.-Bayerischer Grenztarif	176	117	59	Im Kartirungswege		
					Salzburg				123	82	41			
				Triest (S.B., S. Andrea, Freihafen S.B. und k. k. Stb.)	Bregenz			Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischer Grenztarif	145·2	124	21·2			
									Centimes					
					Buchs				305	256	49			
621	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken der Pos. S-19 des Tarifes, Theil I	Klein-Schwechat	Centralfriedhof	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb der festgesetzten Frist (in Centralfriedhof binnen 8 Tagesstunden)	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	4·8 kr.	3·5 kr.	1·3 kr.	Kartirung		
			Schotter der Pos. S-58 des Tarifes, Theil I	Waldmühle	Centralfriedhof				Besteht kein directer Frachtsatz	12·5 kr.				
622	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Portland- und Roman-Cement	St. Leonhard	beliebigen Stationen über Station Nonnthal hinaus	Gesammtverfrachtung von mindestens 1000 Waggons à 10 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung. Einhaltung der tarifmässigen einschlägigen Bedingungen	Bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Nachlass 1 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
623	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Position P—1 des Tarifes, Theil I	Laakirchen	Budapest { déli vasut (Südbahn), Kelenföld, dunapart t. p. u., Józsefváros, Lipótváros, nyugoti p. u. }, Ó-Buda filatorigát	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, b) " " von mindestens 5000 kg } pro Wagen und c) " " " 10000 " } Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 492 Heller, b) 294 ", c) 280 " } inclusive Manip.-Gebühr und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
624	Südbahn-Gesellschaft		Fuselöl	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Wien und Triest und Fiume vom 1. September 1892	kr. 171	kr. 95	kr. 76	Im Kartirungswege		
									incl. Manip.-Geb. bezw. ungar. Transportsteuer					
625	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chromerz	Belgrad loco	Hrastnigg	Bei Frachtzahlung für das factisch verladene Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, und bei Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 27 des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte etwa erfolgenden Einführung im Tarifwege	Heft III des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei vom 1. Jänner 1895	Bestehen kein directen Frachtsätze	Francs in Gold 1·55		Im Kartirungswege		
				Belgrad transit						1·50				
626	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Schwansdorf	Zauchtel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	17·1 kr.	15·0 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. Wien, 6. April 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung.

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. März 1895 die Errichtung einer k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Olmütz für das mährisch-schlesische Staatseisenbahnnetz mit 1. April 1895 unter gleichzeitiger Auflassung der bestehenden k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg allergnädigst zu genehmigen geruht.

Der genannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction werden nachstehende Strecken unterstellt sein: Sternberg—Grulich, Hohenstadt—Zöptau, Kriegsdorf—Römerstadt, Erbersdorf—Würbenthal, Olmütz—Čellechowitz, Hannsdorf—Ziegenhals, Olmütz—Jägerndorf, Troppau—Ziegenhals, Prossnitz—Triebitz sammt Seitenflügel.

Wien, am 29. März 1895.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der „Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft".

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den Art. 3, 4 und 7 geänderten Statuten der „Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft" genehmigt.

Wien, am 26. März 1895. — Z. 7699. H.-M.-Z. 18.801.

Neue Eisenbahnbauten in Aegypten.

Die Verwaltung der ägyptischen Eisenbahnen in Cairo hat mit Kundmachung vom 2. Februar die Vergebung von Erdarbeiten, Kunstbauten, Steinschlichtungen, Hochbauten und verschiedenen sonstigen Arbeiten für die Bahnlinie von Nag-Hamadi nach Keneh im Offertwege ausgeschrieben.

Die Zahlungen werden von der Commission der Casse der öffentlichen Abgaben garantirt und geleistet.

Die bezüglichen Offerte sind bis längstens 2. Mai Mittags beim Secretariat der Verwaltung der Eisenbahnen in Cairo einzureichen.

Die allgemeinen Bedingnisse, die Projectsbeschreibung, die Vorbehalte der Bahnverwaltung, die speciellen technischen Baubedingnisse, die Pläne, Schnitte und Profile können beim Chefingenieur der Communicationen und Arbeiten in Cairo an jedem Werktage von 10 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags eingesehen werden.

Das Bedingnissheft zerfällt in drei Theile und enthält:

I. Allgemeine Offertbedingungen.
II. Allgemeine Vorbehalte der Bahnverwaltung.
III. Specielle Bedingungen für die Ausführung der Bauarbeiten.

I. Der Inhalt der allgemeinen Offertbedingungen ist im Wesentlichen folgender:

Artikel 1.

Das von der Bahnverwaltung aufgestellte Project umfasst:

1. Ein Bedingnissheft, enthaltend die allgemeinen Offertbedingnisse, die allgemeinen Vorbehalte der Bahnverwaltung und die speciellen Bauvorschriften.
2. Eine allgemeine Projectsbeschreibung.
3. Ein Preisverzeichniss.
4. Zeichnungen.
5. Einen Detail-Kostenanschlag, welcher dem Bauunter-

nehmer zu dem Zwecke übergeben wird, um allenfalls als Basis für die Regelung der Mehr- und Minderleistungen zu dienen.

6. Ein Vorausmass, welches dem Unternehmer zur Nachweisung übergeben wird.

Die Arbeiten sind nach Massgabe des Bedingnissheftes, der Projectsbeschreibung und der Zeichnungen im Pauschalaccord auszuführen.

Artikel 2.

Gleichzeitig mit der Einreichung des Offertes hat der Offerent eine Caution von 300 ägyptischen Pfunden entweder baar oder in ägyptischen Staatspapieren zu erlegen.

Diese Caution wird nach erfolgter definitiver Vergebung zurückgestellt.

Der Ersteher hat, sobald sein Anbot im Principe angenommen ist, bei der Casse der Bahnverwaltung eine Caution von 10 pCt. der gesammten Bausumme in Baarem oder in ägyptischen Staatspapieren zu hinterlegen.

Diese Caution verbleibt in der Casse der Bahnverwaltung bis zur definitiven Uebernahme der Arbeiten.

Die Vergebung erlangt erst nach erfolgter Erlegung dieser Caution ihre Giltigkeit; wenn diese Erlegung binnen acht Tagen von der amtlichen Verständigung des Erstehers nicht erfolgt, verfällt die oben vorgesehene Caution zu Gunsten der Bahnverwaltung, welche sodann mit einem beliebigen anderen Offertleger unterhandeln kann.

Artikel 3.

Die Abschlagszahlungen erfolgen auf Grund der dem Ersteher von der Bahnverwaltung ausgefertigten Anweisungen durch die öffentliche Staatscasse.

Artikel 4.

Alle fertiggestellten Arbeiten, ebenso wie die Vorräthe gehen sofort in das Eigenthum der Bahnverwaltung über. Unbeschadet dessen bleibt der Unternehmer, falls diese Arbeiten oder Vorräthe vor der provisorischen Uebernahme ganz oder theilweise zerstört oder verdorben werden sollten, für die Wiederherstellung der Arbeit und für den Ersatz der Vorräthe verpflichtet, und zwar auf seine alleinigen Kosten, ohne irgend welchen Anspruch auf Schuldloserkennung oder Schadenersatz.

Artikel 5.

Der Endtermin für die Annahme der Offerte ist auf den 2. Mai 1895 Mittags festgesetzt.

Artikel 6.

Die in vorschriftmässiger Weise und innerhalb des gegebenen Termines eingebrachten Anbote behalten ihre Giltigkeit durch dreissig Tage, gerechnet von dem für die Offertlegung festgesetzten Endtermin.

Artikel 7.

Die Bahnverwaltung behält sich das Recht vor, eventuell keines der gestellten Anbote anzunehmen, welches auch immer der angebotene Preis sei. Dieselbe kann auch unter den Anboten wählen, ohne an die Annahme des niedersten gebunden zu sein.

Artikel 8.

Die Anbote müssen nach dem vorgeschriebenen Formulare verfasst sein. Dieselben sind unter Umschlag zu richten an den Präsidenten des Verwaltungsrathes der Eisenbahnen und Telegraphen von Aegypten und des Hafens von Alexandrien in Cairo (Aegypten); sie haben die Ueberschrift zu tragen: „Anbot für die Herstellung der Bahnlinie von Nag-Hamadi nach Keneh."

Die Unternehmer müssen ihren Wohnsitz in Cairo und nöthigenfalls beim Consulate ihres Heimatlandes wählen.

In dem einzureichenden Offerte hat der Offerent nebst Angabe seiner Nationalität, seines Heimatsortes und des in Cairo gewählten Domicils zu bestätigen, dass er alle Projectsbehelfe genau geprüft hat, und verpflichtet sich derselbe, die Arbeiten auf eigene Gefahr und Kosten den Bedingnissen gemäss um den Pauschalpreis von . . . . ägyptischen Pfunden, das ist mit einem Nachlass von . . . pCt. von dem Betrage des Detail-Kostenanschlages zu übernehmen; er erklärt sich auch einverstanden mit etwaigen Mehr- oder Minderleistungen, welche nach den Preisen des Kostenanschlages unter Abschlag des gewährten Percentualnachlasses besonders berechnet werden.

II. Allgemeine Vorbehalte der Bahnverwaltung.

Unter den in 27 Artikeln enthaltenen Bestimmungen sind hervorzuheben:

Die für den eigentlichen Bahnbau erforderlichen Grundflächen erwirbt die Bahnverwaltung; findet der Bauunternehmer für seine Zwecke noch weitere Einlösungen für nöthig, so hat sie derselbe auf seine Kosten zu besorgen.

Wegen verspäteter Uebergabe der Grundflächen steht dem Unternehmer kein Anspruch auf Entschädigung, sondern allenfalls eine Erstreckung des Vollendungstermines zu.

Alle von der Bahnverwaltung aufgestellten Anschläge, Zeichnungen und sonstigen Behelfe hat der Unternehmer zu prüfen und zu verificiren.

Nachträgliche Reclamationen wegen Irrungen und Fehlern bleiben unberücksichtigt.

Falls die Mehr- oder Minderleistungen ein Fünftel der gesammten Arbeit übersteigen, ist der Unternehmer berechtigt, die Lösung des Contractes zu begehren.

Die Abschlagszahlungen erfolgen monatlich unter Rückhalt eines Drittels des von der Verwaltung anerkannten Betrages bis zur provisorischen Uebernahme der Arbeiten.

Nach Fertigstellung der gesammten Arbeiten erfolgt die provisorische Uebernahme, von welcher an gerechnet die Haftung des Unternehmers ein Jahr dauert.

Mit der definitiven Uebernahme erlischt die Haftpflicht des Unternehmers sofort.

Für die Bauvollendung wird ein Termin von zwei Jahren festgesetzt. Bei Ueberschreitung desselben büsst der Unternehmer für jede Woche Mehrerforderniss ein Zwanzigstel der rückgelassenen Caution.

Die Uebertragung der Arbeiten durch den Unternehmer an dritte Personen ohne schriftliche Zustimmung der Verwaltung ist ausgeschlossen.

III. Die speciellen Baubedingnisse enthalten in 50 Artikeln Detailbestimmungen über die Ausführung der verschiedenen Arbeiten, insbesondere über deren Beginn und Ueberwachung, über die Erdarbeiten, Fundirungen, über die zur Herstellung von Mauerwerk bestimmten Materialien, als: Sand, Weisskalk, hydraulischen Kalk und Cement; über die Form und Beschaffenheit der Ziegel, welche die Dimensionen 22, 10·5 und

5 cm erhalten müssen, ferner über die Fabrikation der Homra (Ziegelmehl) als Zusatz zu hydraulischen Bindemitteln; ebenso über die Mischungsverhältnisse der einzelnen Mörtelgattungen und des Betons; desgleichen specielle Vorschriften über die zur Verwendung zugelassenen Stein-, Holz- und Metallgattungen, sowie über die einzelnen Professionistenarbeiten.

Die Gesammtlänge der Linie beträgt 54·1 km; in derselben kommen nachstehende Stationen und Haltestellen vor: Haltestelle Dabbeh, Haltestelle Faw, Station Deshna, Haltestelle Samatah, Haltestelle Aoulad Amr, Haltestelle am Nil und die Endstation Keneh.

Für die zur Vergebung gelangenden Arbeiten sind folgende Kostensummen veranschlagt:

	Livre äg.	Mill	fl. ö. W.
Erdarbeiten für Dämme und Stationen	15.745	160	163.432
Kunstbauten excl. Eisenconstruction	12.143	540	126.654
Steinschlichtungen als Dammschutz	9.221	680	95.734
Hochbauten der Stationen	22.898	138	237.680
Die totale Vergebungssumme beträgt sonach	60.007	1518	623.500

Das Preisverzeichniss enthält unter Anderem folgende Einheitspreise:

1 m^3	currente Dammherstellung incl. einer Material-Transportweite von 20 m	fl. —.12
	Für je 25 m Mehrdistanz ein Zuschlag von	„ —.02
1 m^3	Erdaushub aller Art, bei Fundamenten bis 3 m Tiefe, Verführung und Planirung . .	„ —.18
1 m^3	Aushub in sehr festem Boden oder Conglomerat bis 4 m Tiefe incl. Verführung bis auf 30 m	„ —.62
1 m^3	Grobsand (Bergsand)	„ 1.66
1 m^3	Betonfundament	„ 9.55
1 m^3	Betonfundament unter Wasser	„ 14.50
1 m^3	Betonfundament bei Hochbauten	„ 6.44
1 m^2	Bruchsteinpflasterung in Mörtel, 15 cm stark	„ 1.56
1 m^3	Ziegelmauerwerk bei Objecten, Fundirungen etc.	„ 9.86
1 m^3	aufgehendes Ziegelmauerwerk in Mörtel .	„ 10.38
1 m^3	Ziegelgewölbsmauerwerk in Mörtel . . .	„ 20.76
1 m^3	Bruchsteinmauerwerk im Fundament . .	„ 6.85
1 m^3	aufgehendes rohes Bruchsteinmauerwerk .	„ 5.92
1 m^3	aufgehendes rohes Bruchsteinmauerwerk, häuptiges	„ 7.26
1 m^3	Trockenschlichtung bei Brücken	„ 3.63
1 m^3	Trockenschlichtung als Dammschutz . .	„ 2.49
1 m^3	Quadermauerwerk	„ 36.30
1 m^3	Holz, gezimmert, abgebunden und versetzt, incl. allem Zubehör	„ 43.60

Der Preisliste ist die allgemeine Bemerkung beigefügt, dass die angesetzten Preise sämmtliche Nebenauslagen, die Intercalarzinsen und den Verdienst des Unternehmers in sich schliessen.

Der neue Hafen von Bizerta (Tunis).

Gibraltar und Malta, die beiden Mittelmeerhäfen, welche bisher mit Vorliebe wegen ihrer günstigen Lage als Kohlenstationen benutzt wurden, haben in den letzten Jahren einen Niedergang ihres Kohlenhandels zu beklagen, der durch die wachsende Concurrenz Algiers herbeigeführt wird. Binnen Kurzem wird nun auch in Bizerta (Tunis) der neue Hafen dem Betriebe geöffnet werden, wodurch den beiden englischen Anlaufplätzen ein neuer Concurrent erstehen wird.

Der Hafen von Bizerta, dem alten Hippo Zaritis, bot zur Zeit der französischen Occupation von Tunis (1881) nur unsichere Ankergelegenheit, da er den Nord- und Nordwestwinden ungemein ausgesetzt war. Der Canal, welcher den in der Nähe befindlichen Binnensee mit dem offenen Meere verband, enthielt nur 3′ Wasser, die Einfahrt war durch Sandbarren behindert und die Quais lagen in Ruinen. Erst im Jahre 1888 fasste man den nun seiner nahen Verwirklichung entgegengehenden Plan, den erwähnten Binnensee durch den Bau eines Canals zu öffnen und einen neuen Hafen an dessen Einfahrt zu errichten. Die Bedeutung dieses Projectes wird man ermessen, wenn man erfährt, dass der fragliche See circa 36 Meilen im Umkreise bedeckt und in seinem weitaus grössten Theile eine Tiefe von 6—7 Faden aufweist.

Da Bizerta an der Fahrstrasse Gibraltar—Port Said gelegen ist, hat der Gedanke, hier eine Kohlenstation zu errichten, viel Empfehlenswerthes. Thatsächlich wird durch die binnen Kurzem vollendeten Arbeiten ein Hafen eröffnet, welcher sowohl sicher als bequem ist und eine ausgedehnte Wasserfläche umschliesst, die einen beträchtlichen Theil des Welt-Tonnengehaltes aufzunehmen vermag. Einen besonderen Vortheil, den Bizerta für sich in Anspruch nehmen kann, bietet seine Lage in einem gebirgigen Landstrich, der sich sowohl in Bezug auf Klima als auf Fruchtbarkeit des Bodens vortrefflich für europäische Colonisation eignet, was bekanntlich von den anderen Häfen der Regentschaft nicht gesagt werden kann.

Die zum Ausbau von Canal und Hafen nothwendigen Arbeiten wurden von einer Gesellschaft ausgeführt. Die Einfahrt des neuen Canals liegt etwa $^3/_4$ Meilen südöstlich des alten Canals, und der Aussenhafen wird gegen Wetter und Versandung durch zwei steinerne, je 1090 Yards lange Wellenbrecher geschützt. Zwischen diesen ist eine Passage von über 400 Yards Breite, woselbst Schiffe mit grossem Tiefgange gute Ankergelegenheit finden. Der Canal, der etwa eine Meile lang ist, durchschneidet einen niederen und sandigen Landstrich in gerader Linie von der Einfahrt aus dem offenen Meere zu einem Vorgebirge in dem Binnensee, Namens Sebra, auf welchem ein Leuchthaus errichtet wird.

Die Breite des Canals, welcher, wie man hofft, ebenso sicher bei Nacht wie bei Tag durchschifft werden kann, beträgt im Wasserspiegel über 100 Yards, an der Sohle 70 Yards, die Tiefe grösstentheils über 4 Faden. Quais werden an dem inneren Ende des Canals errichtet, nächst der Eisenbahnstation und in geringer Entfernung von der geräumigen Bai von Sebra, welche 3—4$^1/_2$ Faden Wassertiefe besitzt. Die Entfernung vom Ende des Canals bis zum See beträgt etwa 5 Meilen, und die Canalbreite variirt zwischen einer und einer halben Meile.

Der neue Hafen Bizerta ist von Gibraltar 714 Seemeilen, von Port Said 1168 Meilen entfernt. Er liegt so ziemlich halbwegs zwischen Algier (363 Meilen) und Malta (240 Meilen). In Bezug auf seine Lage hat somit Bizerta beträchtliche Vortheile, aber ob diese voll zur Geltung kommen werden, hängt von der Art und Weise ab, in welcher die Hafenbaugesellschaft ihre Geschäfte zu führen gedenkt.

Wir glauben, dass der Erfolg Algiers als Kohlen-

hafen zum grossen Theil den vernünftigen Preisen und den Erleichterungen zu danken ist, welche es den Schiffen ermöglichen, ohne Zeitverlust zu bunkern. Wenn Bizerta in dieser Hinsicht Algier nachahmt, und wenn Gibraltar und Malta nicht darangehen, die Einrichtungen ihres Kohlenhandels auf die Höhe der Zeit zu bringen, dann mag dieser neue Mittelmeerhafen Aussicht auf Erfolg haben. — Jedenfalls ist diese neue Schöpfung zu bewillkommnen, denn eine Concurrenz in der Kohlenversorgung kann doch nur zum Vortheile für die Schiffseigenthümer gereichen. [„Shipping Gazette."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses vom 2. April gedachte der Berichterstatter Abg. Dr. Hallwich der dem Vernehmen nach von der Regierung gegenwärtig geplanten Verstaatlichung gewisser Privatbahnen, mit der sich seit Wochen die öffentliche Meinung beschäftigt habe. Es heisse, der Herr Handelsminister gehe mit dem Gedanken um, eine ganze Reihe grösserer, ja grösster Privatbahnen des Reiches in das Eigenthum und die Verwaltung des Staates zu übernehmen. Man sage — und einzelne Geschäftskreise escomptiren dieses on dit bereits in aller Form — es seien die respectiven Abmachungen schon dem Abschlusse nahe und, soweit hiezu ein Uebereinkommen mit Ungarn nöthig, dieses Uebereinkommen auch schon getroffen. Redner erklärte, dem Herrn Minister nicht zuzumuthen, über schwebende Verhandlungen, die sich ihrer Natur nach der Veröffentlichung entziehen, in öffentlicher Sitzung Auskünfte zu ertheilen. Der Berichterstatter betonte, für seine Person principiell für Staatsbahnen zu sein, somit werde er einer rationellen Verstaatlichungsaction der Regierung von vornherein einen grundsätzlichen Widerstand nicht entgegenstellen. Ganz selbstverständlich behalte er sich sein zustimmendes oder ablehnendes Votum in jedem einzelnen Falle einer Verstaatlichung ausdrücklich vor, indem er es von dem Endurtheile darüber abhängig mache, ob die betreffende Action im Interesse des Staates, d. h. der Allgemeinheit, gelegen und zu den für den Staatsschatz thunlichst günstigen Bedingungen erfolge oder nicht. Je grösser, je umfassender eine Verstaatlichungsaction der Regierung, desto grösser, desto sorgfältiger müsse — das sei selbstverständlich — dabei die Rücksichtnahme der Regierung auf den Staatsschatz nicht nur im engeren und engsten, sondern noch mehr im weiteren und weitesten Sinne dieses Wortes sein. Die Gesammtheit der Factoren, deren günstige oder ungünstige Beeinflussung die finanzielle Lage des Staates überhaupt bedinge, könne den Staatscredit erhöhen oder herabsetzen. Das Gerücht von der Verstaatlichung mehrerer Bahnen sei, wie natürlich, auch in Beamtenkreise gedrungen, namentlich jene der interessirten Bahnen. — Privatbeamte seien bekanntlich in mancherlei Belangen besser gestellt als Staatsbeamte, so in Bezug auf Quartiergeld, Remunerationen und dergleichen. Man besorge, dass bei Uebernahme in den Staatsdienst nicht nur Einzelne, sondern ganze Beamtenkategorien solcher bisher von Rechts wegen genossenen Vortheile verlustig gehen könnten. Redner schloss mit folgenden Anfragen an den Herrn Handelsminister:

„1. Bestehen derzeit auf die Verstaatlichung von Privatbahnen gerichtete bestimmte Absichten der Regierung und welche?

2. Ist im bejahenden Falle dafür gesorgt, dass durch die im Zuge befindliche Action das Gleichgewicht im Staatshaushalte und ebenso die Durchführung der Valutaregulirung nicht gestört werde?

3. Ist der Herr Handelsminister geneigt, eine Erklärung dahin abzugeben, dass bei Verstaatlichung irgend welcher Privatbahnen speciell den in den Staatsdienst zu übernehmenden Beamten erworbene Rechte unter allen Umständen werden respectirt und gewahrt werden?"

Abg. Dr. Baernreither schloss sich den Ausführungen des Referenten an. Die Verstaatlichungsaction scheine einen grossartigen Umfang zu haben, und Titres im Betrage von weit über eine Milliarde Gulden sollen in Bewegung gesetzt werden. Man könne solche Verhandlungen geheim oder vielleicht auch offen führen; aber sie in einem Halbdunkel führen, sei mit unangenehmen Consequenzen verbunden. Die Verstaatlichungsaction in dem geplanten Umfange dürfte eine unübersehbare Wirkung auf die Valutaregulirung ausüben. Diese Frage habe vor Allem der Herr Finanzminister nicht aus dem Auge zu verlieren, und es werde ihm das Vertrauen entgegengebracht, dass er es zu verhindern wissen werde, dass Umstände eintreten, die gleichbedeutend wären mit dem Aufgeben der Valutaregulirung. Die Ergänzung unseres Netzes sei nothwendig. Die Verwaltung werde dadurch vereinfacht und verbilligt, es werde die Möglichkeit eröffnet, einheitliche Tarife zu machen, grösseren Einfluss auf die Privatbahnen zu erhalten u. s. w. Volkswirthschaftlich stehe aber die Frage anders. Es wäre kein Vortheil der Verstaatlichung, wenn nach Erwerbung der fraglichen Bahnen die Ausgleichung der Tarife mit einer Erhöhung derselben verbunden oder der Staat zu einer Erhöhung der Tarife gezwungen wäre. Hier müsse der fiscalische hinter den volkswirthschaftlichen Standpunkt zurücktreten. Alles drehe sich um die Frage, zu welchem Preise die Bahnen vom Staate erworben werden. Da möchte er der Regierung nachdrücklich ans Herz legen, eingedenk zu sein, dass der Preis nicht in der Rente allein liegt, die der Staat bei der Verstaatlichung auf sich nimmt, sondern auch in den Investitionen bestehe, die hinterher nothwendig sein werden. Redner richtete im Sinne dieser Ausführungen an den Herrn Handelsminister folgende Fragen:

„1. Was für eine Stellung nimmt die Regierung ein, um zu verhindern, dass die Verstaatlichungsaction fortwährend Anlass zum Börsenspiele werde?

2. Wie hat sich die Regierung die Rückwirkung dieser kolossalen Action auf die Valutaregulirung gedacht?

3. Hat die Regierung im Auge, dass nach der Verstaatlichung im volkswirthschaftlichen Interesse eine Erhöhung der Tarife ausgeschlossen bleibe?

4. Wird sie bei der Preisbestimmung im Auge behalten, dass nach Uebernahme der Bahnen Investitionen im grossen Umfange nothwendig werden?

5. Warum hat die Regierung die Convertirung der Staatseisenbahn-Obligationen zugegeben?

6. Was ist's mit der Tauern- und Karawanken-Bahn; endlich, wie denkt sich die Regierung die Geschäftseintheilung für die Durchführung dieser Action?"

Abg. Lupul berührte die mit 1. Mai d. J. eintretende neue Fahrordnung auf der Strecke Wien—Krakau—Lemberg—Czernowitz; er bemerkte, dass eine Abkürzung der Fahrtdauer einerseits durch Verminderung der Wartezeit in Lemberg, andererseits im Wege einer grösseren Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Lemberg—Czernowitz zu erzielen möglich sei, und sprach die Erwartung aus, dass die Regierung keinen Anstand nehmen werde, dem in dieser Richtung vom Bukowinaer Landtage und Landesausschusse ausgesprochenen Wunsche Rechnung zu tragen. Zum Schlusse stellte Redner an den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob derselbe geneigt sei, dahin zu wirken, dass schon mit 1. Mai d. J. dieser Anforderung entsprochen werde.

Abg. Szczepanowski erklärte, dass er principiell kein Freund der Verstaatlichungsaction sei, allein die Privatgesellschaften hätten sich vollständig unfähig gezeigt, denjenigen Pflichten zu genügen, welche die Volkswirthschaft von ihnen fordere, daher das verdammende Urtheil, welches die öffentliche Meinung und die verantwortlichen Körperschaften, sowie die Landtage der Königreiche und Länder über diese private Wirthschaft gefällt haben. Die Verstaatlichung sei der einzige Weg, um das Communicationswesen den grossen volkswirthschaftlichen Bedürfnissen besser dienstbar zu machen. Das gegenwärtige Staatsbahnsystem sei ein Torso und gebe nicht die genügende Unterlage zur Beherrschung der Communicationsverhältnisse. Die Verstaatlichung dürfe aber keine Erhöhung der Tarife im Gefolge haben. Diesfalls hofft Redner von der einheitlichen Verwaltung und den geringeren Verwaltungskosten von ermässigten Tarifen noch eine Erhöhung der Gesammteinnahmen. Was das Verlangen anbelange, dass die Unterhandlungen zwischen der Regierung und den Bahnen geheim bleiben sollten, so wisse er nicht, auf welche Weise dies praktisch durchgeführt werden könnte. Die Details der Abmachungen können geheim sein, die Thatsache der Unterhandlung aber kann den Betheiligten nicht entgehen. Dass damit Gelegenheit zur Speculation geboten werde, sei selbstverständlich. Er erinnert an die Courserhöhungen der Privatbahnen in Deutschland zur Zeit der grossen Verstaatlichungsoperation vor zwölf Jahren, wo Courserhöhungen von 60—80 pCt. eintraten. Bei uns gebe den Anlass zur Courserhöhung nicht blos die Verstaatlichungsaction, sondern ausserdem die steigende Verkehrsconjunctur, und insofern sei es kein glücklicher Zufall, dass der Einlösungstermin mit einer steigenden Einnahmeconjunctur zusammentreffe. Es sei kein Zweifel, dass vor zwei oder drei Jahren

zur Zeit einer Ebbe im Frachtenverkehre sich eine solche Verstaatlichung jedenfalls billiger hätte ausführen lassen. Den Papieren der Bahnen, welche das vermuthliche Object der Verstaatlichung bilden, komme der erhöhte Staatscredit zugute. Der Stempel des Staates verbessert den Werth jedes Papieres, und dies drückt sich auch entsprechend im Course aus. Den besten Beweis übrigens für den Staatscredit biete der Cours der österreichischen Goldrente in London, der sich seit Anfang der Valutaoperation von 92 auf nahezu 104 gehoben hat. Redner findet es auch im öffentlichen Interesse gelegen, dass die ganze Action vor dem endgiltigen Abschlusse im Parlamente zur Sprache gekommen sei, und dass Gelegenheit geboten wurde zu einer Aeusserung der verschiedenen Ansichten und Wünsche, welche mit diesen Fragen in so reger und natürlicher Verbindung stehen.

Abg. Freiherr von Schwegel betonte, dass die oberste Leitung der österreichischen Staatsbahnen, wie sie gegenwärtig bestehe, für ein wesentlich vergrössertes Netz der Staatsbahnen in keiner Weise mehr ausreichen könne. Es müsse also vorausgesetzt werden, dass die Regierung, bevor sie zu dieser grossen Erweiterung des Staatsbahnnetzes schreite, über die zukünftige und zweckmässige Organisation dieses Dienstzweiges vollkommen im Klaren sei. Ohne eine entsprechende Organisation des Betriebes der Staatsbahnen wäre die Verstaatlichung vom wirthschaftlichen Standpunkte eine Gefahr. Eine gleiche Gefahr könnte darin gelegen sein, wenn man die Ansicht hegen sollte, Eisenbahntarife gestatten jede beliebige Erhöhung. Die Behauptung, dass die Verstaatlichung der Südbahn unter Umständen den Ausbau einer zweiten unabhängigen Verbindung von Triest mit dem Hinterlande in Frage stellen müsste, verdiene die vollste Beachtung, und ersuchte Redner den Herrn Minister, darüber beruhigende Erklärungen zu geben. Zum Schlusse regte Redner eine zweckmässigere Publication der Handelsberichte der k. und k. Consularämter an und beantragte zu diesem Zwecke eine entsprechende Resolution.

Abg. Ritter von Stalitz besprach die Frage der Tauern-Bahn und verwies diesfalls auf seine vor Kurzem im Abgeordnetenhause darüber gehaltene Rede.

Abg. Dr. Ritter von Rainer erklärte, die Verstaatlichung der Südbahn in dem gegenwärtigen Zeitpunkte bedeute einerseits den Verzicht auf die für die Rudolf-Bahn gebrachten grossen Opfer, während andererseits für den Fall, als eine der mehrfach projectirten Verbindungen der Hinterländer mit Triest zur Verwirklichung käme, sei es durch die Karawanken-Bahn über den Loibl oder an einer anderen Stelle, und durch den Ausbau der Strecke Divacca—Lack, diese Opfer wesentlich dadurch hereingebracht würden, dass endlich der Staat die Unabhängigkeit von der Südbahn erreicht und hiefür bei noch so hoher Bezifferung der in Aussicht genommenen Kosten gewiss nicht mehr ein- für allemal aufzuwenden hätte als eine Jahresrente aus der Verstaatlichungcaction der Südbahn betragen würde. Werde das Project der Wocheiner Bahn acceptirt, so bleibe die Frage offen, ob man die Südbahnstrecke Graz—Triest einlösen wolle. Dann aber seien die Verhältnisse so gestaltet, dass im äussersten Falle mit einem Aufwande von fünf bis sechs Millionen Gulden selbst eine Parallelbahn von Görz nach Triest unter bedeutend weiterer Wegkürzung hergestellt werden könnte. In jedem Falle würde hiedurch der Einlösungspreis für die Südbahn wesentlich herabgedrückt.

Abg. Gregorčič besprach einige Postangelegenheiten aus den südlichen Kronländern und erklärte, er sei entschieden gegen die Verstaatlichung der Südbahn, bevor nicht eine zweite Verbindungslinie zwischen Triest und dem Hinterlande hergestellt sei. In dieser Beziehung hob er in erster Linie die Predil-Bahn mit der Fortsetzung über die Tauern hervor. Sodann besprach er noch weitere Linien, welche diesem Zwecke mehr oder weniger dienen könnten. Schliesslich fragte Redner die Regierung, in welchem Stadium sich die Verhandlungen bezüglich der Localbahn Görz-Wippach befinden.

Abg. Dr. Graf Piniński bemerkte, dass es bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen nothwendig sei, sich vor Allem die Fragen im Auge zu behalten, ob die Verstaatlichungsaction für die Erhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte keine Gefahr nach sich ziehe und ob sie für die wirthschaftlichen Verhältnisse nützlich sei. Eine Verstaatlichungsaction, die diesem Zwecke nicht vollkommen entspreche, müsse besonders vorsichtig und kühl beurtheilt werden. Bei der Inscenirung der Valutaregulirung sei eine etwas zu optimistische Auffassung unserer Verhältnisse vorhanden gewesen, und man habe sich später überzeugt, dass die Bedenken, welche die Gegner dieser Action geäussert haben, durch die thatsächlichen Umstände sich als berechtigt erwiesen haben. Es sei mit Befriedigung zur Kenntniss zu nehmen, dass jetzt, wie aus den Worten des Abg. Dr. Baernreither erhelle, die Ansicht immer mehr sich bahnbreche, dass die Valutaregulirung gewissermassen von selbst eintreten könne, und dass jede künstliche Massregel zum Zwecke der Einwirkung auf die Valutacourse gefährlich wäre. Bezüglich der Verstaatlichungsaction möchte Redner ebenfalls vor dem Optimismus warnen. Das künstliche Hinaufschrauben der Course, welches keineswegs eine Folge der wirthschaftlichen Verhältnisse in Bezug auf jene Eisenbahnwerthe, auf welche sich die Verstaatlichungsaction bezieht, sei, gefährde die günstigen Aussichten der geplanten Massregel. Dieses Treiben der Börsespeculation verdiene entschieden eine unumwundene Kritik.

Handelsminister Graf Wurmbrand

erklärte, auch seinerseits die möglichste Geheimhaltung der Verstaatlichungsverhandlungen als nothwendig zu erkennen. Trotzdem lasse sich die Thatsache, dass die Regierung sich überhaupt mit solchen Fragen beschäftigt, nicht geheimhalten. Weitere thatsächliche und richtige Mittheilungen über die Intentionen der Regierung seien ins Publicum nicht gedrungen. Die blosse Thatsache, dass die Regierung sich mit dem Studium dieser Fragen beschäftige, habe Conjecturen aller Art hervorgerufen. Die Regierung könne nicht dafür verantwortlich gemacht werden, dass solche Conjecturen und Hoffnungen an der Börse zu Speculationen benützt werden, die weit über das Mass hinausgehen und vielleicht Rückschläge zur Folge haben werden. Verstaatlichungen seien überhaupt mit Schwankungen in dem Werthe der betreffenden Papiere verbunden.

Der Herr Minister hob hervor, dass, so sehr er bereit sei, seine Intentionen möglichst offen mitzutheilen, die Discussion im Ausschusse selbst schon auf Details eingegangen sei, deren Beantwortung im jetzigen Stadium unmöglich sei. Die Discussion habe sich auf dem Felde der Zweckmässigkeit der Verstaatlichung bewegt. Dem gegenüber bezog sich der Herr Minister auf die von ihm wiederholt schon im vorigen Jahre klar entwickelten Intentionen der Regierung. Schon damals habe er auf die Nordwestbahn und auf die Böhmische Westbahn als zur Verstaatlichung reife Bahnen mit Rücksicht auf die concessionsmässigen Einlösungstermine hingedeutet. Die zweitgenannte und eine Reihe kleinerer Bahnen seien seither wirklich verstaatlicht worden. Zugleich wurde die Verstaatlichung der Südbahn — wenn möglich — als sehr wichtig bezeichnet. Der Herr Handelsminister folge in der Eisenbahnpolitik der Richtung seines Vorgängers, der gleichfalls bereits bestrebt war, die Uebernahme der Südbahn einzuleiten. Dem stand damals als Hinderniss die mangelnde principielle Zustimmung der ungarischen Regierung entgegen. Derzeit sei die Möglichkeit geboten, die unterbrochene Action mit der Südbahn wieder aufzunehmen.

Als der Herr Finanzminister dies im Hause ankündigte, schien der Eindruck jener der allgemeinen Billigung. Auf diesem Punkte stehe die Angelegenheit, da bezüglich der Erwerbung die Verhandlung mit Ungarn noch schwebt. Selbstverständlich könne der Herr Minister in eine Discussion über den Werth der Südbahn sich in diesem Zeitpunkte nicht einlassen. Als neu könne nur gelten, dass auch die Staatsbahn-Gesellschaft in das Studium bezüglich der Verstaatlichung einbezogen wurde, und zwar deshalb, weil nach Auffassung der Regierung der Zeitpunkt mit dem Jahre 1895 eingetreten ist, in welchem eine Erwerbung möglich wird. Es war Pflicht der Regierung, die Studien über die Möglichkeit der Verstaatlichung zu führen, weil ein Versäumniss der Regierung eine schwere Verantwortlichkeit auferlegt hätte und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass bei Versäumung des Termines mit der steigenden Rente auch der Preis steigen würde.

Der Herr Minister erörterte nun eingehend die administrativen und eisenbahnpolitischen Vortheile der Verstaatlichung, den Wegfall der Centralverwaltungen, die einheitliche Tarifpolitik, bessere Ausnützung des Fahrparkes und Frachtendisposition, die auch dem Publicum zugute komme. Alle diese Vortheile seien nur bei dem Besitze der Hauptbahnen in der Hand des Staates möglich, wie dies auch das Beispiel der Nachbarländer zeigt. Der Herr Minister stimmte mit dem Berichterstatter in der Frage der Unerlässlichkeit der Rücksichtnahme auf die Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes im Staatshaushalte überein und besprach in längerer eingehender Ausführung die Frage der künftigen Tarifgestaltung im Sinne der Ausgleichung der jetzt verschiedenen Tarifniveaux. Speciell beim Personentarife bezeichnete der Herr Minister es als einen wichtigen Vortheil der angestrebten Modification, dass die Einheitssätze zu Gunsten des Fernverkehres fallend abgestuft werden; der neue Tarif solle vermeiden, dass bei der Verstaatlichung Ausfälle entstehen und die Staatsfinanzen in Mitleiden-

schaft gezogen werden. Die neuen Tarife sollten volkswirthschaftlich so gestellt sein, dass die Entwicklung der Industrie und der Landwirthschaft möglichst gefördert werde. Ein solcher gesunder Tarif schwebt dem Handelsministerium vor. Was die angeregte Frage der Abkürzungslinien (Tauern-Bahn oder Karawanken-Bahn) betrifft, so müsse es überraschen, dass die Abgeordneten aus den Alpenländern jetzt, nachdem der von ihnen seit Jahrzehnten gehegte Wunsch nach Verstaatlichung der Südbahn nunmehr der Verwirklichung nähergerückt ist, sofort auf den Bau von Concurrenzlinien dringen.

Gerade von diesem Standpunkte könne die Verstaatlichung der Südbahn den Wünschen dieser Länder nur förderlich sein, da der Bau der als zweckmässig erkannten Ergänzungslinien, welche den Zweck haben, Triest mit den nördlichen und nordwestlichen Gebieten in bessere Verbindung zu bringen, dann nicht unter den Gesichtspunkt der Concurrenz fallen wird.

Es sei auch die Frage aufgeworfen worden, ob der gegenwärtige Zeitpunkt der richtige für die Verstaatlichung sei. Für das Handelsministerium seien die concessionsmässigen Einlösungstermine bestimmend. Eine Verkehrsdepression wäre für den Vollzug der Einlösung weniger günstig als die aufsteigende Linie der wirthschaftlichen Bewegung, in der wir uns jetzt befinden. Man könne nicht wissen, um wie viel die Bahn vertheuert würde, wenn man wartet. Ein wenig einladendes Beispiel des Aufschubes einer Einlösung biete die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die so viel besprochenen Courssteigerungen beruhen zum Theil darauf, dass das factische Erträgniss der Bahnen im letzten Jahre zugenommen hat. Ueberdies seien die für die Bemessung der Rente in Betracht kommenden factischen Erträgnisse wegen der Rücklässe grösser als die vertheilten Dividenden. Es spiele also eine natürliche Steigerung auch mit. Die Beantwortung der Frage hinsichtlich der Beziehungen des Gegenstandes zur Valutaregulirung müsse Redner dem Herrn Finanzminister vorbehalten.

Die dabei mitspielende Vorstellung von einem Rückströmen der in Staatstitres umgewandelten Actien treffe insofern nicht zu, als ein Theil der in Frage kommenden Bahnen nur gegen Annuitäten eingelöst werden kann, die Actien mithin als solche bestehen bleiben.

Bezüglich der Frage hinsichtlich der erworbenen Rechte der Beamten der einzulösenden Bahnen erklärte der Herr Minister, dass die Regierung es sich bei allen Verstaatlichungen zum Principe mache, die Beamten in ihren erworbenen Rechten zu erhalten und zu beschützen, so dass eine Beeinträchtigung des Beamtenkörpers durch die Verstaatlichung nicht erfolge. Im Gegentheil werde derselbe durch die Aufnahme in einen grösseren Körper eine Verbesserung seiner Avancementsverhältnisse erfahren.

Die Frage des Abg. Dr. Baernreither hinsichtlich der beiden ausserhalb der Verstaatlichung bleibenden Bahnen, der Buschtěhrader und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beantwortete der Herr Minister mit dem Hinweise auf die concessionsmässigen Einlösungstermine, welche bei diesen Bahnen noch nicht eingetreten sind.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek gab Aufklärungen über die seinerzeit im Zusammenhange mit anderen Angelegenheiten ertheilte Bewilligung der Convertirung der 5perc. Anlehen der Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie über die Seitens der General-Inspection geübte Einflussnahme auf die Erhaltung und Verbesserung des Baues und des Ausrüstungszustandes der in Betracht kommenden Bahnen, wobei er insbesondere der correcten Gebahrung der Nordwestbahn-Verwaltung gedenkt, welche stets bestrebt war, in der Entwicklung ihrer Betriebseinrichtungen ohne Rücksicht auf die eventuell bevorstehende Verstaatlichung fortzuschreiten.

Präsident der Staatsbahnen Dr. Ritter von Biliński besprach zunächst die Fragen, welche rücksichtlich der bei verstaatlichen Bahnen angestellten Beamten aufgeworfen wurden. Er bemerkte, dass man vom Standpunkte der Staatseisenbahn-Verwaltung sich nach dem bisherigen Verhalten derselben gegenüber der Beamtenschaft füglich wundern müsse, wenn Seitens der Beamten der Privatbahnen die heute geäusserten Befürchtungen laut werden. Bisher sei man in der Weise vorgegangen, in welcher man auch weiter vorgehen wird, dass man jeden Beamten vor die Alternative stellt: Entweder lässt sich der Beamte einreihen als Beamter der Staatsbahnen, dann geniesst er alle Rechte eines Staatsbahnbeamten. Seine bisherigen Ansprüche aus dem Pensionsfond für sich und seine Familie werden ihm vorbehalten; hat er zufälligerweise einen höheren Gehalt oder ein höheres Quartiergeld als bei den Staatsbahnen, so wird ihm eine Zulage gegeben, welche erst nach Massgabe seines weiteren Avancements eingestellt wird. Erklärt er dagegen, er wolle nicht eingereiht werden, dann wird er nicht blos in Bezug auf die Pensionsberechtigung, sondern auch in Bezug auf seine Beförderungsberechtigung nach den Vorschriften seiner Stammbahn behandelt. Ein Unrecht könne also niemand geschehen. Wenn irgend ein Fehler bei der Berechnung unterläuft, so werde er gut gemacht. Die Staatsbahn-Verwaltung war erst kürzlich in der Lage, in einem Falle, in dem ein derartiger Fehler in der Berechnung unterlief, einem Beamten auf einmal einige tausend Gulden auszuzahlen.

Redner besprach weiter die Verbesserungen, welche an dem sonst im Grossen und Ganzen guten Personentarife vom Jahre 1890 vorgenommen werden sollen, und bemerkte in Bezug auf den Frachtentarif, dass man vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus nicht für ein zu niedriges allgemeines Niveau der Tarife sein könne, weil dann alle ohne Rücksicht darauf, ob sie in Bezug auf die Concurrenz, namentlich gegenüber dem Auslande, günstig oder ungünstig stehen, gleichgestellt sind, während man, wenn das allgemeine Niveau ein wenig erhöht wird, in der Lage ist, einzelnen Industriezweigen nach Massgabe des wirklichen Bedürfnisses, und zwar unter der Controle des Staatseisenbahnrathes, also nicht willkürlich, unter die Arme zu greifen.

Abg. Mauthner erklärte, er habe nicht erwartet, dass der Herr Handelsminister detaillirte Aufklärungen über den Stand der Verhandlungen bezüglich der Verstaatlichung geben werde, da er es für selbstverständlich erachte, dass, bevor nicht eine definitive Abmachung getroffen ist, nicht der jeweilige Stand öffentlich mitgetheilt werden kann. Redner sei seit langer Zeit ein Anhänger des Staatsbahnbetriebes, und wenn man sich einmal dafür entschieden habe, so müsse man auf dem betretenen Wege weitergehen, um es zu ermöglichen, dass auf weiteren Gebieten eine einheitliche Tarifpolitik inaugurirt werde. Wenn man sage, dass durch die Verstaatlichung der Südbahn das Project des Baues der Tauern- oder Karawanken-Bahn begraben ist, so glaube Redner, dass die Tauern-Bahn keine Concurrenz der Südbahn ist, sondern die westlichen Gebiete Europas in den Verkehr nach Triest hineinziehen soll, während, was die Karawanken-Bahn betrifft, den localen Bedürfnissen durch den Bau einer Theilstrecke Rechnung getragen werden könnte. Er würde es bedauern, wenn in der That durch die Verstaatlichung der Bahnen die Tarife erhöht werden müssten, weil er glaube, dass durch die einheitliche Gestaltung eines grossen Netzes zum grössten Theile auch mit den gegenwärtigen Tarifen das Auskommen gefunden werden könnte.

Was die Rückwirkung der Verstaatlichung auf die Regulirung der Valuta betrifft, lasse sich dieselbe heute kaum beurtheilen, weil man nicht wissen kann, ob das Ausland die Renten, welche dasselbe für die verstaatlichten Bahnen erhält, in Besitz erhalten werde, was allerdings bei dem sinkenden Zinsfusse mit grosser Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist. Eine Hinausschiebung der Verstaatlichung auf mehrere Jahre dürfte wahrscheinlich keinen günstigen Erfolg haben, weil wir sehen, dass das Erträgniss der Bahnen ein steigendes ist, und dann die Ablösungsrente eine grössere sein müsste. Dieselbe Erfahrung habe man mit der Nordbahn gemacht, deren Actien heute um tausend Gulden höher stehen, als sie bei den Abmachungen mit derselben erhältlich gewesen wären. Redner erklärte zum Schlusse, man müsse sich mit den allgemeinen Ausführungen des Herrn Handelsministers begnügen, in der sicheren Erwartung, dass er die staatlichen und wirthschaftlichen Interessen bei der Verstaatlichung voll in Berücksichtigung ziehen werde.

(Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.)

In der 364. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. April übermittelt der Handelsminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod—Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina.

Die Abgeordneten Kaiser und Genossen interpelliren den Herrn Handelsminister wegen Verlegung der Betriebsdirection der Mährisch-schlesischen Staatsbahnen von Mährisch-Schönberg nach Olmütz.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Schleppbahn vom St. Josefi-Schachte in der Gemeinde Hurr und Brod. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Budweis hat die politische Begehung, betreffend die Herstellung einer Schleppbahn vom St. Josefi-Schachte zur Centralanlage nächst der Mariengrube der Südböhmischen Steinkohlengewerkschaft anberaumt. [H.-M.-Z. 18.740.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Einfriedung am Schlachthaus-Bahnhofe in St. Marx.) In der Station St. Marx wird aus Rücksicht für die Verzehrungssteuer-Manipulation, sowie aus dem Grunde, um das Entweichen von Vieh hintanzuhalten, eine Plankeneinfriedung hergestellt. [16. März, Z. 10599.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Wasserleitung für die Gemeinde Wannow.) In km 512·945 und 513·117 wird für Zwecke der Gemeinde Wannow eine Wasserleitung hergestellt. [12. März, Z. 6293.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Strassenbrückenwaage in Ungar.-Hradisch.) In der Station Ungar.-Hradisch (Stadt) wird für Privatzwecke eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [22. März, Z. 15.521.]

— (Linie Chotzen—Leitomischl: Bauliche Veränderung in der Station Leitomischl.) Das Project für die Verlängerung der Verladerampe und des Gütergeleises 5, sowie für die Uebertragung der Güterschuppen in der Station Leitomischl wurde genehmigt. [12. März, Z. 14.636.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Umwandlung der Verladestelle Lititz in eine Personen- und Frachtenstation: Politische Begehung und Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Senftenberg hat die politische Begehung und Stationscommission hinsichtlich des Projectes für die Umwandlung der Verladestelle Lititz in eine Personen- und Frachtenstation für den 8. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6826.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Aussergebrauchsetzung der automatischen Signalgeber bei den Glockensignal-Apparaten der Bahnwächter.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die in den Glockensignal-Apparaten der Bahnwächter befindlichen automatischen Signalgeber ausser Gebrauch setzen lassen und unter Einem verfügt, dass nunmehr sämmtliche von der Strecke zu gebenden elektrischen Glockensignale mit dem Signaldrücker des betreffenden Glockensignal-Apparates abzugeben sind. [G.-I.-Z. 5079.]

— (Kennzeichnung der mit Lafaurie-Lampen ausgerüsteten Personenwagen.) Um die Verwechslung der Lafaurie-Lampen, welche in den letzten Jahren bei einigen Gruppen neuer Personenwagen eingeführt wurden, gegen gewöhnliche Coupé-Lampeneinsätze zu verhindern, werden die betreffenden Wagen successive, und zwar sobald dieselben zur Reparatur gelangen, durch entsprechende Aufschriften, die an den Hauptträgern beider Langseiten in rother Farbe angebracht werden, gekennzeichnet. Da nun die Lafaurie-Lampen bei einigen Wagengruppen zur normalen Beleuchtung, bei anderen, und zwar den elektrisch beleuchteten Wagen, für Reservezwecke dienen, so werden die Aufschriften in folgender Weise lauten: Bei den Wagengruppen B Cs Nr. 2610—2622 und Ci Nr. 3801—3836 „Beleuchtung 4 Lafaurie-Lampen", bei der Wagengruppe Ci Nr. 3561—3577 „Beleuchtung 5 Lafaurie-Lampen", dagegen bei der Wagengruppe Ci Nr. 3550—3560 „Beleuchtung 8 elektrische Glühlampen u. i. Reserve 5 Lafaurie-Lampen", endlich bei der Wagengruppe ABe Nr. 1710—1721 „Beleuchtung 14 elektrische Glühlampen u. i. Reserve 9 Lafaurie-Lampen". [G.-I.-Z. 5079.]

Südbahn-Gesellschaft. (Zollrevision des Handgepäcks in den Eisenbahnwagen in der Grenzstation Kufstein.) Ueber Ansuchen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde bereits im Vorjahre, jedoch nur auf die Dauer eines Jahres und unter dem Vorbehalte des beliebigen Widerrufes, gestattet, dass die Revision des Handgepäckes jener Reisenden, welche in directen Eisenbahnwagen die Grenzstation Kufstein passiren, in den Wagen in der Weise vorgenommen werde, dass nur in dem Falle, als bei der Revision zollpflichtige Gegenstände gefunden werden, die Besitzer auszusteigen haben, um die ordnungsmässige Behandlung dieser Gegenstände im Revisionssaale vornehmen zu lassen. Als weitere Voraussetzung gilt, dass in den Coupés thatsächlich nur Handgepäck und nicht versperrte Koffer oder verschlossene Kisten sich befinden. Da bei Durchführung dieser Massnahme im abgelaufenen Jahre Anstände sich nicht ergeben haben, wurde vorbehaltlich des beliebigen Widerrufes gestattet, dass die Zollrevision des Handgepäcks der in directen Wagen die Grenzstation Kufstein passirenden Eisenbahnreisenden auch weiterhin unter den oben angeführten Modalitäten in den Eisenbahnwagen vorgenommen werde. [22. März, Z. 16.514.]

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Auslegung der Nr. XXVI der Anlage 1.) Eine Eisenbahnverwaltung hat beim Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern über die Bedeutung der Nr. XXVI der Anlage 1 zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr angefragt, gemäss welcher nach ihrer Ansicht die daselbst genannten Metallpräparate nur in Fässern oder Kisten zum Transport angenommen werden können, welche mit eisernen Reifen oder Bändern versehen aufgegeben werden (französischer Text: consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer), während die Fabrikanten von Bleiweiss und anderen ähnlichen Producten die ausschliessliche Verwendung eiserner Bänder als unnöthig und selbst mit Uebelständen verbunden bezeichnen. Das Centralamt hat sich dahin ausgesprochen, dass es bei Inbetrachtnahme der Entstehungsgeschichte der Nr. XXVI keinem Zweifel unterliegen könne, dass die in dieser enthaltene Vorschrift nicht gleichmässig die Fässer und Kisten betrifft; dieselbe ist vielmehr so zu verstehen, dass allerdings sowohl die Fässer als die Kisten, welche zum Transport benützt werden, ohne Unterschied von festem, trockenem Holze gefertigt sein müssen, dass aber die Vorschrift der Befestigung vermittelst Reifen und Bändern in dem in Nr. XXIV weiter ausgeführten Sinne auszulegen ist, wonach die Böden der Fässer mit Einlagereifen und die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein müssen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" 1895, Nr. 3, S. 91.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Kilometerzeiger Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden, und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag XV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger wird der im December 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 63 aufgehoben.

— (Radreifen-Statistik.) Die Radreifenbruch-Statistik für das Rechnungsjahr 1892 ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Rechnungsabschluss für das Jahr 1894.) Der Director des städtischen Lagerhauses Eduard Strasser legte dem Wiener Gemeinderathe den Bericht und den Rechnungsabschluss für das Jahr 1894 vor. Den Einnahmen und den auf dem Lager haftenden Gebührenforderungen im Betrage von 371.542 fl. 7 kr. stehen Ausgaben und Verpflichtungen im Betrage von 309.013 fl. 30 kr. gegenüber, woraus sich ein Gebahrungsüberschuss von 62.528 fl. 77 kr. bei einem Anlagewerthe von 793.060 fl. 61 kr. ergibt, gegen 53.909 fl. 49 kr. bei demselben Anlagewerthe im Vorjahre und gegen 40.530 fl. 40 kr. bei einem Anlagewerthe von 712.983 fl. 52 kr. nach dem Durchschnitte der Jahre 1876 bis 1892. Die Anlagekosten von 793.060 fl. 61 kr. erfahren für 1895 durch die neuen Auslagen für die Vergrösserung und Ausrüstung des Landungsplatzes eine Erhöhung um weitere 61.421 fl. 37 kr. Der Gewinn- und Verlustconto weist bei den Einnahmeposten eine Erhöhung um 11.038 fl. 3 kr. auf, indem die Ueberschüsse aus dem Lagerzinse um 7150 fl. 19 kr., aus den Zinsen um 430 fl. 62 kr. und auf Ausgleichsconto um 3930 fl. 39 kr. höher, dagegen bei den Manipulationen um 261 fl. 28 kr., der Assecuranz um 185 fl. 94 kr. und den Zufuhren um 25 fl. 95 kr. weniger als im Vorjahre betragen; die Ausgaben vermehrten sich insgesammt um 2418 fl. 75 kr., und machen für Gehalte um 1142 fl. 33 kr., für Miethe um 10 fl., für Steuern und Gebühren um 74 fl. 60 kr. und für Instandhaltung um 4052 fl. 49 kr. mehr, dagegen für Lagerhausbahn um 1248 fl. 23 kr., für Hauptzollamtsexpositur um 110 fl. 25 kr., für Generalkosten um 1364 fl. 49 kr. und für Abschreibungen um 137 fl. 70 kr. weniger als im Jahre 1893 aus.

Die Abwicklung des Geschäftsverkehres war zuweilen mit Schwierigkeiten verknüpft, vollzog sich aber im Grossen und Ganzen glatt und anstandslos.

Der gesammte Waarenumsatz belief sich auf 3,785.497 q und die mittlere Tagesbewegung auf 12.618 q, gegen 4,400.710 q, bezw. 14.669 q in 1893 oder 2,407.467 q, bezw. 8163 q nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1892. Es betrugen die Einlagerungen 1,896.622 q im Versicherungswerthe von 11,990.045 fl. (gegen 2,223.304 q im Versicherungswerthe von 13,323.090 fl. im Vor-

jahre), die Auslagerungen 1,888.875 q im Versicherungswerthe von 12,197.165 fl. (gegen 2,177.406 q im Versicherungswerthe von 12,683.880 fl. im Vorjahre); der mittlere Lagerstand bezifferte sich mit 334.600 q (gegen 319.300 q im Vorjahre). An dem Gesammtumsatze ist der Bahnverkehr mit 60·26 pCt., der Schiffsverkehr mit 19·28 pCt. und das Strassenfuhrwerk mit 20·46 pCt. betheiligt (gegen 58·03 pCt., 24·18 pCt. und 17·79 pCt. in 1893).

Es wurden 9766 Posten (gegen 10.686 in 1893) eingelagert und es fanden 24.344 Ausfolgungen (gegen 22.756 in 1893) statt; die Zahl der Versendungen mittelst Eisenbahn und Schiff belief sich auf 14.623 (gegen 17.733 in 1893). Das Reexpeditionsverfahren fand Anwendung bei 1339 Wagenladungen oder 11·90 pCt. der gesammten mittelst Bahn versendeten Menge (gegen 1441 Wagen oder 10·23 pCt. in 1893); hievon entfielen 124 Wagen oder 1·81 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 202 Wagen oder 2·02 pCt. in 1893) auf die Schiffszüge und 1215 Wagen oder 10·51 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 1239 Wagen oder 10·82 pCt. in 1893) auf die Bahnzüge.

Der reine Durchzugsverkehr (ohne Einlagerung) umfasste ein- und ausgehend 1,139.740 q oder 30·11 pCt. des Gesammtumsatzes (gegen 1,592.356 q oder 36·18 pCt. in 1893), und zwar wurden abgefertigt: im Uebergange von Bahn zu Bahn 233.632 q und von der Bahn zum Schiff 3891 q oder 20·21 und 0·30 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 268.894 und 5977 q oder 23·46 und 0·52 pCt. in 1893); im Umschlage vom Schiff zur Bahn 192.495 q, vom Schiff zum Schiff 4869 q und vom Schiff auf Strassenfuhrwerke 134.883 q oder 28·07, bezw. 0·71 und 19·67 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 390.900, 10.257 und 117.200 q oder 39·31, 1·03 und 11·79 pCt. in 1893).

Gegen das Vorjahr weist der Eisenbahnverkehr eine Zunahme um 2·23 pCt., der Schiffsverkehr eine Abnahme um 3·90 pCt. auf. Auf dem Landungsplatze des Lagerhauses der Stadt Wien wurden während 237 Ladetagen 294 Schiffe gelöscht, wovon 137 Schiffe oder 46 pCt. eine einheitliche Arbeitsleistung erforderten, während die Ladung jedes der übrigen 157 Schiffe oder 54 pCt. zum Theil eingelagert, zum anderen Theil umgeschlagen oder umgeschifft wurde. Im Vorjahre gelangten während 258 Ladetagen insgesammt 395 Schiffe, und davon 110 oder 28 pCt. auf einerlei und 284 oder 72 pCt. auf mehrerlei Art zur Ausladung.

Nach Waarengattungen vertheilt, entfielen 96·67 pCt. des Gesammtumsatzes auf Getreide und 3·33 pCt. auf sonstige Güter (gegen 96·44 und 3·56 pCt. im Vorjahre).

Im Belehnungsgeschäfte machte sich ein erheblicher Rückgang fühlbar. Von den eingelagerten 9766 Posten wurden 327 Lagerscheine oder 3·36 pCt. (gegen 276 oder 2·58 pCt.) ausgeschrieben, und bei 52 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 130.150 fl. eine Belehnung von 69.164 fl. 24 kr. vorgemerkt (gegen 59 Lagerscheine im Versicherungswerthe von 324.000 fl. mit einer Belehnung von 200.474 fl. 33 kr. im Vorjahre).

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1895				März 1894			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	308.808	64.786	132.373	241.221	345.420	151.009	165 585	330.844
Darunter:								
Weizen	59.256	23.905	33.922	49.239	51.987	27.566	28.398	51.155
Roggen	77.402	3.429	30.713	50.118	62.578	15.931	19.979	58.530
Gerste	61.950	7.056	19.048	49.958	93 744	13.885	34.455	73.174
Hafer	31.686	7.013	17.191	21.508	54.928	46.152	35.173	65.907
Mais	2.634	4.695	5.022	2.307	4.404	29.920	23.786	10.538
Hirse	1.016	701	373	1.344	3.653	3.355	4.000	3.008
Bohnen	2.917	1.889	2.970	1.836	9.894	2.809	3.278	9.425
Erbsen	1.751	340	399	1.692	867	2.080	789	2.158
Malz	2.099	1.324	552	2.871	2.592	306	385	2.513
Raps	26.544	738	6.151	21.131	10.489	15	667	9.837
Hanfsamen	69	502	375	196	1.529	304	712	1.121
Wicken	1.281	678	976	983	1.437	1.455	1.975	917
Mehl	5.943	1.475	1.636	5.782	17.000	1.310	4.020	14.290
Kleie	7.588	370	5.497	2.461	3.363	2.314	2.564	3.113
	282.136	54.115	124.825	211.426	318.465	147.402	160.181	305.686
Spiritus	—	—	—	—	941	—	—	941
Zucker	2.690	5.903	1.211	7.382	8.626	301	130	8.797
Wein	1.648	781	860	1.569	4.042	222	907	3.357
Oele und Fette	1.608	540	542	1.606	979	234	472	741
Sonstige Waaren	20.726	3.447	4.935	19.238	12.367	2.850	3.895	11.322
Mittlere Tagesbewegung	7.886 Meter-Centner				12.177 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,847.730	523.570	977.760	2,393.540	3,605.210	935.775	1,158.755	3,382.230

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	70	9	24	55	114	28	39	103
Versicherungswerth . . fl.	453.340·—	27 250·—	142.560·—	338.030·—	625.400·—	144.650·—	246.730·—	523.320·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	3	—	2	1	15	10	4	21
Versicherungswerth . . fl.	6.690·—	—	5.010·—	1.680·—	85.200·—	25.350·—	43.200·—	67.350·—
Lombardbetrag . . . . fl.	4.104·38	—	2.704·86	1.399·52	50.875·—	14.265·—	29.150·—	35.990·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Coursänderung.

Mit Giltigkeit vom 15. April 1895 bis auf Weiteres gelangen die Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes vom 1. Jänner 1892 ab Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau zu dem Coursstande von 165 bis 170 Mark = 100 fl. ö. W. zur Anwendung.

Wien, am 1. April 1895. [206]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn—Bayerischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Lindau-Rangirbahnhof in den Verbandsverkehr.

Im vorstehend genannten Güterverkehre gelangen am 1. Mai 1895 zwischen Lindau-Rangirbahnhof (k.k.St.B.) einerseits und den Verbandstationen der Werra-Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe das k. k. Bahnstationsamt Lindau-Rangirbahnhof, wie auch das Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, und die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck Auskunft ertheilen.

Wien, am 2. April 1895. [207]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Tarif-Theil IIa.) Mit 1. Mai treten der Theil II a (deutsche Schnittsätze) des Gütertarifes vom 15. August 1891 und der directe Holz-Ausnahmetarif vom 1. April 1894 ausser Kraft. Mit dem gleichen Tage kommen neue Tarife zur Einführung; dieselben enthalten neben vielen Frachtermässigungen auch einzelne geringfügige Frachterhöhungen, ausserdem sind einige Stationen ohne Bedeutung in die neuen Tarife nicht wieder aufgenommen worden. (Preis für das Heft ohne Anhang 1·50 Mk., mit Anhang 2·50 Mk., des Holz-Ausnahmetarifes 0·80 Mk.) Weitere Auskunft ertheilt das Abrechnungsbureau des Deutsch-Französischen Verbandes in Strassburg i. E.

Königl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarife Theil II.) Mit 1. April trat zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen über die erweiterte Benützung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege, über die Einräumung von Wagenabtheilungen u. s. w. Bestimmungen über die seit 1. April stattfindende Ausgabe von Monatskarten an Stelle der bisherigen allgemeinen Zeitkarten, ferner abgeänderte Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerzeitkarten, sowie über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften und für Schulfahrten und Feriencolonien. Mit Giltigkeit von eingangs genanntem Tage ab findet auch eine Verschmelzung des Local- und des Staatsbahn-Personenverkehrs in den das Heft b) des für den derzeitigen Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau am 1. April 1894 herausgegebenen Theiles II des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarifes bildenden Preistafeln derart statt, dass die bisherigen Preistafeln des genannten Bezirkes für die bezeichneten beiden Verkehre aufgehoben werden und an deren Stelle die neuen „Preistafeln für den Staatsbahn-Personenverkehr" treten.

— (Wiedereröffnung der Wasserumschlagsstellen Pöpelwitz und Breslau-Oderhafen.) Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und Breslau-Oderhafen wurde am 29. März wieder eröffnet.

Kgl. Eisenbahn-Direction Bromberg. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarife Theil II.) Mit 1. April trat zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr., sowie von den Stationen dieser Bezirke nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits früher bekannt gegebenen Bestimmungen neue von der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt unterm 13. Februar veröffentlichte Bestimmungen über die Ausgabe von Monatskarten an Stelle der bisherigen „Allgemeinen Zeitkarten", ferner abgeänderte Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerzeitkarten, sowie über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften und für Schulfahrten und Feriencolonien. Anträge auf Bewilligung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften sind schriftlich an diejenige kgl. Eisenbahn-Direction zu richten, in deren Bezirk die Reise angetreten werden soll. Die Entscheidung darüber, ob die Fahrpreisermässigung bei Schulfahrten und Feriencolonien auch für Schnellzüge, sowie ob dieselbe auch an Sonn- und Festtagen gewährt wird, liegt der der Ausgangsstation vorgesetzten kgl. Eisenbahn-Direction ob.

Kgl. Eisenbahn-Direction Hannover. (Nachtrag III zum Personen- und Gepäckstarife Theil II.) Mit 1. April trat zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen etc. vom 1. April 1894 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Bestimmungen über die seit 1. April stattfindende Ausgabe von Monatskarten an Stelle der bisherigen „Allgemeinen Zeitkarten", ferner abgeänderte Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerzeitkarten, sowie über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften und für Schulfahrten und Feriencolonien. Betreffs der letzteren Fahrvergünstigungen wird im Besonderen darauf hingewiesen, dass seit 1. April Anträge auf Bewilligung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften schriftlich an diejenige kgl. Eisenbahn-Direction zu richten sind, in deren Bezirk die Reise angetreten werden soll, und dass die Entscheidung darüber, ob die Fahrpreisermässigung für Schulfahrten und Feriencolonien auch für die Benützung von Schnellzügen, sowie an Sonn- und Festtagen zu gewähren ist, seit 1. April der der Ausgangsstation vorgesetzten kgl. Eisenbahn-Direction obliegt.

Kgl. Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrh.) (Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarife Theil II.) Mit 1. April trat zu dem Staatsbahn-Personentarif Theil II der vorgenannten kgl. Eisenbahn-Direction, enthaltend besondere Bestimmungen, der Nachtrag I in Kraft.

Kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. (Nachtrag II zum Personen- und Gepäckstarife Theil II.) Mit dem 1. April trat der Nachtrag II zum Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarif Theil II vom 1. April 1894, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, in Kraft. Der Nachtrag enthält Bestimmungen über die erweiterte Benützung von Fahrtausweisen über kürzere Bahnwege, über die Einräumung von Wagenabtheilungen etc., über die Ausgabe von Monatskarten an Stelle der bisherigen „Allgemeinen Zeitkarten", ferner abgeänderte Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerzeitkarten, sowie über die Gewährung von Fahrpreisermässigungen für gemeinschaftliche Reisen grösserer Gesellschaften und für Schulfahrten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
627	Oesterr. Nordwestbahn		Hadern der Classe B	Iglau (Oe.N.W.B.)	Wisočan (Oe.N.W.B.)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	57·3 kr.	48 kr.	9·3 kr.	Im Kartirungswege		
628	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, und Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Sternberg transito (für Eisenberg a. d. M., Märzdorf, Hannsdorf, Grumberg-Mohrau, Grulich und Wichstadtl-Lichtenau)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. bei den Sendungen nach Eisenberg a. d. M. Nachtrag IV zum directen Tarife für den Mähr.-Schles. Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1891	23·8 kr.	19·8 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
629	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oświęcim transito (für Sendungen nach Morgenroth O.S.)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Mai 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	0·26 Mark		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau loco					kr. 18·3	Mark 0·23				
				Hruschau					18·1	0·23				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
630	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Heringsabfälle (Heringsköpfe, Eingeweide und unbrauchbare Fleischtheile) zur Erzeugung von Kunstdünger	Wien (Nordbahnhof)	Holleschau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen an die Spodiumfabrik in Holleschau adressirt sein und von dieser auch bezogen werden	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	65·8 kr.	30·1 kr.	35·7 kr.	Im Kartirungswege		
631	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Bautsch	Hradisch K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife	45·5 kr.	36·0 kr.	9·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
632	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pitch-pine (amerikanisches Pechkieferholz)	Triest-Südbahn Freihafen S.B. Fiume	Oderberg	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief Einhaltung der Bestimmungen des uebengenannten Tarifes für Güter des Specialtarifes 2	Vom 10. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	196 kr.	133 kr.	63 kr.	Im Kartirungswege		
633	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle und Coaks (Kokes)	Triest S.B.	Cormons transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief Die Sendungen müssen nach Udine bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gebracht werden. — Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen in Triest hat die Partei zu besorgen. — Erfolgt die Verladung durch die Bahnanstalt, so wird hiefür eine Gebühr von Frcs. 0·40 pro Tonne 1000 kg berechnet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne 1000 kg 4·50	3·50	1·00	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
634	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mauer- und Dachziegel	Střehichovic-Vinařic (via B.-Brod)	Nimburg (St.E.G.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	35·9 kr.	23 kr.	12·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. Empfänger durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
635	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pitch-Pine (amerikanisches Pechkiefer-) -Holz	Triest und Fiume	Laurahütte	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Unter Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife	Vom 10. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif, Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Norddeutschen Eisenbahn-Verband vom 1. Juli 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	257 Pfennig 4*) „		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind
635	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Pitch-Pine (amerikanisches Pechkiefer-) -Holz	Triest und Fiume	Görlitz i. Schles. (S.St.E.) Görlitz (Pr.St.B.)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Unter Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife	Vom 10. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 oder aber bis zu der vor diesem Zeitpunkte erfolgenden Einführung im Tarifwege	Gütertarif, Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahn-Verband und Sächsisch-Indischen Verbands-Verkehr vom 1. Juli 1893	Frachtsatz des Specialtarifes I des nebenbezeichneten Tarifes	237 Pfennig 4*) „		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche bis auf Weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind
636	**Südbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine, Cement und Brückenhölzer	Leoben S.B. transit	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Organe der k. k. österr. Staatsbahnen. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
637	**Südbahn-Gesellschaft**		Lebensmittel (auch todtes Geflügel) und Getränke, sowie Retouremballagen in kleineren Quantitäten	Während der Badesaison 1895, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1895, in Brennerbad wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab den Stationen Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad, resp. die Rückbeförderung der von diesen Sendungen herstammenden leeren Emballagen mit Personenzügen zu den Taxen für **Frachtgut** gestattet.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
638	Südbahn-Gesellschaft		Eier	Sziszek	Pöltschach	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	183 Heller inclusive ungar. Transportsteuer	156 Heller inclusive ungar. Transportsteuer	27 Heller	Im Kartirungswege		
639	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine und Platten der Classe C	Wildenschwert (St.E.G.)	Zwittau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	10·3 kr.	8 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
640	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 11 des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandtarifes Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1894	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. April 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1894	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres doppelt in Abzug gebracht. Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Nach und von	Altona	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) Nordenham	Hamburg B. Wilhelmsburg Harburg H.	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig							
Krasna . . . . A	304	313	332	302	304	198	218	258
Krasna . . . . B	2	2	2	2	2	1	1	1
Wall.-Meseritsch . . . . A	303	312	331	301	303	198	218	258
Wall.-Meseritsch . . . . B	2	2	2	2	2	1	1	1
Weisskirchen . . . . A	293	300	319	291	293	177	197	237
Weisskirchen . . . . B	2	2	2	2	2	1	1	1

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
641	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefeligsaurer oder doppelschwefeligsaurer), soferne diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform, unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können	Josefihütte (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	1) Charme 2) Jouy s. Morin-l. M. 3) Montereau 4) Port d'Atelier-Amance 5) Raon l'Etape-la-Neuveville 6) Revigny (Stationen der französischen Ostbahn)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. April 1895 bis 30. April 1895 Vom 1. Mai 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		Zugestandener Frachtsatz (15.–30. April 1895:) 1) 24·15 2) 30·40 3) 31·40 4) 27·10 5) 24·05 6) 27·35 (ab 1. Mai 1895:) 1) 23·95 2) 30·20 3) 31·20 4) 26·90 5) 23·85 6) 27·15 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		
642	Mühlkreisbahn	Mühlkreisbahn	Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	Aigen	Urfahr	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 T.) ohne Werth- und Lieferzeit-Declaration und Besorgen des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	38·3	26·1	12·2	Kartirungsweg		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt
					Neufelden				19·75	14·0	5·75			
					Haslach				12·60	9·8	2·80			
643	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbe-Umschlagsverkehr.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 40 vom 4. April 1895 unter Post 618 für Getreide etc. publicirten Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, die per Donau in Wien, bezw. Korneuburg anlangen und von Budapest oder unterhalb Budapest gelegenen Stationen herstammen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
644	**Böhmischen Nordbahn**		Papier der Post P 1 des Tarifes, Theil I	Turnau B.N.B.	Warnsdorf B.N.B.	Bei Aufgabe in Mengen: a) unter 5000 kg b) von oder Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	a) 58·4 kr. b) 41·8 kr.	a) 53·2 kr. b) 34·7 kr.	a) 5·2 kr. b) 7·1 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen **Amstetten** und **Knittelfeld** lagernde **Altmetalle** und **Altmaterialien** zur Ausschreibung, als:

Altes Eisen- und Plattenblech, Bruchkupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Bruchzink, Gusseisen-Rohr-, Schmiede- und Stahl-Drehspäne, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, Platten- und Röhrenkupfer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres, alte Stahlachsen, Hanf- und Kautschuk-, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaaren-Abfälle, Maculaturpapier, Bruchglas, alte Fässer und alte Wagenschmiere.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind, sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Altmaterialien-Ankauf“** bei der **k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach** bis längstens **18. April l. J.,** 3 Uhr Nachmittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage der Lagerplätze, und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach
am 5. April 1895.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I.. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. Wien, 9. April 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 23. März 1895,*) betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ausfuhr von Maulthieren.

In Folge Ministerrathsbeschlusses wird im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung das mit der Verordnung vom 15. Juni 1878 (R.-G.-Bl. Nr. 57) erlassene Verbot der Ausfuhr von Maulthieren aufgehoben.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Plener m. p.

*) Enthalten in dem am 5. April 1895 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 50.

Bazin's Rollenschiff.

Der französische Ingenieur Bazin befasst sich bereits seit längerer Zeit mit der Construction eines Schiffes, welches bei seiner Fortbewegung statt der gleitenden Reibung nur eine rollende zu überwinden haben soll. Der hiebei zu erreichende Zweck ist die Verminderung des sich dem Fahrzeuge entgegenstellenden Widerstandes, bezw. die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit ohne Vermehrung der Propulsionskraft.

Bazin beabsichtigt, seine Idee zunächst in einem Fahrzeuge zu realisiren, das zur Durchquerung des Canals La Manche dienen soll.

Zu Experimentir- und Demonstrirzwecken benützte der genannte Ingenieur einen aus Kupferblech erzeugten hohlen schwimmfähigen und linsenartig geformten Körper. Ertheilt man einem derartigen auf das Wasser gelegten Schwimmer einen Stoss nach vorwärts, ohne ihm eine Rotation um seine Achse zu geben, so beschreibt er eine mehr oder weniger krummlinige Bahn und fällt schliesslich um, nachdem er seine lebende Kraft aufgebraucht hat. Versetzt man jedoch den Schwimmer, bevor er den Stoss nach vorwärts bekommt, in eine rotirende Bewegung um seine Achse, so wird er sich in geradliniger Bahn fortbewegen und, ohne seine Stabilität einzubüssen, eine grosse Distanz zurücklegen und nur ein unbedeutendes Kielwasser aufwühlen.

Der rotirende Schwimmer macht den Eindruck, als würde er bei seiner Fortbewegung über eine ideale Niveaufläche des Wassers hinwegrollen, und es weisen seine Bewegungsverhältnisse eine frappante Aehnlichkeit mit jenen eines Reifens auf ebenem Boden auf.

Die geringe Aufwühlung des Kielwassers findet ihre Erklärung in der verschiedenen Weise, in welcher der rotirende und nicht rotirende Schwimmer die bei der Fortbewegung ihnen entgegenstehenden Wasserpartikel verschieben. Um dies zu veranschaulichen, braucht man nur auf dem Wasser eine grosse Anzahl Holzstäbchen auszustreuen und den Schwimmer gegen dieselben zu lanciren. Rotirt der Schwimmer nicht, so wird er die Stäbchen vor sich hertreiben und durch sie in seiner Fortbewegung bald aufgehalten werden; rotirt er hingegen, so sieht man, dass die Stäbchen vor ihm eintauchen, um ihn frei passiren zu lassen, und hinter ihm wieder zur Oberfläche steigen, ohne hiebei eine seitliche Verschiebung aus ihrer anfänglichen Position erlitten zu haben.

Da mit Bestimmtheit angenommen werden kann, dass die Wasserpartikel sich gleich den Stäbchen verhalten, so ist es erklärlich, dass der rotirende Schwimmer bei seiner Fortbewegung keine Wellen erzeugt.

Um die durch diesen Versuch erwiesene Verminderung des Wasserwiderstandes ziffermässig zu bestimmen,

wendet Bazin einen speciellen Apparat an. Derselbe besitzt zwei Schwimmerpaare, die — gleich den Rädern eines Wagens — an einem Rahmen angebracht sind. Am Rahmen befindet sich ein Uhrwerk, um nöthigenfalls die vier Schwimmer rotiren zu machen. Der Apparat, der einem schwimmenden Karren gleicht, wird auf das Wasser gelegt und durch eine Schnur mit einem Fallgewichte in Verbindung gebracht, das die Bestimmung hat, ihn durch Zug eine gewisse Strecke durchlaufen zu machen. Spielt hiebei das Uhrwerk mit, so rotiren die Schwimmer, der Karren erreicht eine bedeutend grössere Geschwindigkeit und benöthigt zum Durchlaufen einer Strecke nur 40 pCt. jener Zeit, in welcher der gleiche Weg bei nicht rotirenden Schwimmern zurückgelegt wird. Da die bewegende Kraft in beiden Fällen die gleiche bleibt, kann man sagen, dass der Widerstand gegen die Fortbewegung des Karrens durch die Rotation der Schwimmer um 60 pCt. vermindert wird.

Durch zahlreiche Versuche kam Bazin zu dem Schlusse, dass sich der rollende Schwimmer wie ein auf fester Ebene rollendes Rad verhält, dessen Durchmesser sechs Zehntel vom Durchmesser des Schwimmers beträgt. Ferner schloss er, dass der letztgenannte Durchmesser zu der angestrebten Geschwindigkeit des Karrens in einem gewissen Verhältnisse stehen müsse und dass die Bestimmung dieses Verhältnisses die Vornahme richtiger Schlüsse vom Kleinen auf das Grosse, bezw. vom Modell auf das wirkliche Fahrzeug gestattet.

Bazin glaubt, mit grossen Schwimmern bei mässiger Betriebskraft Fahrtgeschwindigkeiten von 30—35 Knoten erreichen zu können. Durch Versuche wurde gefunden, dass es am besten sei, die Schwimmer 25 Umdrehungen pro Minute vollführen zu lassen. Von den bisher erwähnten Erfahrungsgrundsätzen als Grundlage ausgehend, lässt sich schliessen, dass die zweckmässigste Ausnützung der Propulsionskraft bei einer fortschreitenden Geschwindigkeit stattfindet, welche der Randgeschwindigkeit eines um 0·6 Radiuslänge vom Centrum entfernten Punktes der 25 Umdrehungen per Minute vollführenden Schwimmrolle gleicht.

Anfangs beabsichtigte Bazin, bei seinem Fahrzeuge — wenigstens soweit es das lebende Werk betraf — die gebräuchlichen Schiffsformen zu wahren und es an beiden Bordseiten mit einer gewissen Anzahl schwimmender Rollen zu versehen; er kam jedoch bald zur Ueberzeugung, dass auf diesem Wege ein Erfolg nicht zu erzielen sei, und nahm eine Construction an, die aus 2—4 Paaren schwimmender Rollen und aus einer flossartigen Platform besteht, welch' letztere den Maschinen, sowie den Wohnräumen als Fundament dient und die Vorrathsräume enthält.

Das erste derart geplante Fahrzeug sollte die Fähigkeit haben, den Atlantischen Ocean zu durchqueren. Dasselbe ist nicht zur Ausführung gelangt; doch besteht davon ein in $^1/_{25}$ Grösse ausgeführtes Modell, das in den Werkstätten Bazin's zu Levallois zu sehen ist.

Nach den Plänen hätte die Platform des Schiffes 130 m Länge, 25 m Breite und 4 m Tiefe erhalten und sich ungefähr 7 m über Wasser erheben sollen. Für das Deplacement wurde durch vier Paar Schwimmrollen von je 22 m Durchmesser gesorgt, die 7 m tief eintauchen und 25 Umdrehungen per Minute machen.

Die Maschinen wurden für eine indicirte Leistung von 10.000 Pferdekräften entworfen, von welcher 2000 Pferdekräfte auf das Drehen der Schwimmrollen und 8000 auf die Bewegung des Schraubenpropellers, bezw. des mittschiffs angebrachten Rades zu entfallen hätten. Das Modell wird durch einen Elektromotor betrieben, der den Schraubenpropeller in Gang setzt.

Die erreichte Fahrtgeschwindigkeit stimmt mit den von den bezüglichen Formeln gegebenen Resultaten genau überein. Dass das Fahrzeug, wenn es in der beabsichtigten Grösse ausgeführt wäre, genügende Stabilität besässe, braucht wohl nicht erst bewiesen zu werden; ebenso einleuchtend ist, dass man eine eventuelle Havarie an den Schwimmrollen, die eigentlich das lebende Werk des Schiffes bilden, auch in See wird beheben können, daher auch Wassereinbrüche nicht zu fürchten sind. Das Bazin'sche Schiff scheint demnach drei gute Eigenschaften zu besitzen: Schnelligkeit, Stabilität und Sicherheit.

Ueber das von einem solchen Fahrzeuge zu erwartende Verhalten im Seegange ein Urtheil abzugeben, wäre verfrüht; doch erscheint die Vermuthung nicht ungerechtfertigt, dass es keine allzustarken Bewegungen vollführen werde. Dieser Anschauung schlossen sich auch zahlreiche Seeofficiere an, welche Gelegenheit hatten, das Modell zu besichtigen, während es functionirte.

Thatsächlich würde die an der Flanke des Fahrzeuges aufsteigende Welle keine continuirliche Wand, sondern eine Reihe unterbrochener, in allen Richtungen gekrümmter Flächen finden. Zwischen beiden Schwimmkörperreihen dürfte daher statt eines Brechers nur eine die Sicherung der Platform keineswegs gefährdende Kabbelung des Wassers entstehen.

Es sollen nunmehr die Schwierigkeiten ins Auge gefasst werden, welche sich der Realisirung der Bazinschen Idee entgegenstellen dürften.

Wenn ein Fahrzeug nach Bazin's Muster stets nur auf glattem Wasser zu schwimmen hätte, würde die Construction keine besonderen Versteifungen benöthigen und könnte gleich dem eines Flussdampfers ausserordentlich leicht gehalten werden.

Nun handelt es sich aber um die Durchquerung des Atlantischen Oceans, wo zumeist bedeutender Seegang angetroffen wird, welchem das Schiff eine entsprechende Festigkeit seiner Bautheile und Verbände entgegenzusetzen im Stande sein muss. Das Bazin'sche Schiff müsste daher, um die erforderliche Sicherheit zu bieten, mit einem Materialaufwande hergestellt werden, der sich mit dem nothwendigerweise geringen Gesammtgewichte nicht vereinbaren lässt. Hiezu kommt, dass die Schwimmer nur ein Drittel ihres Durchmessers eintauchen dürfen, so dass der Rest ihres Volumens für das Deplacement verloren bleibt, während beim gewöhnlichen Schiffe ungefähr zwei Drittel des Körpervolumens unter der Wasserlinie liegen. Es liegt daher die Frage nahe, ob die relativ geringe Wasserverdrängung durch die Schwimmrollen es gestatten wird, alle Einrichtungen und Baustücke des Fahrzeuges in der nöthigen Materialstärke auszuführen. Die Antwort hierauf könnte nur in einer genau durchgeführten Berechnung gefunden werden.

Es erscheint daher räthlich, mit dem Urtheile über das Bazin'sche Project zurückzuhalten, bis das dermalen vom Erfinder geplante, in bescheidenen Dimensionen auszuführende, zum Durchqueren des La Manche-Canales bestimmte Fahrzeug seine Proben abgelegt haben wird.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 365. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. April richten die Abgeordneten Dr. Steinwender und Genossen an den Herrn Handelsminister folgende Anfrage:

„Trotz der in der Sitzung des Budgetausschusses vom 2. April abgegebenen Erklärung des Herrn Handelsministers, dass die anlässlich der geplanten Eisenbahnverstaatlichungen erfolgten Börsespeculationen weit über das Mass hinausgehen und vielleicht Rückschläge zur Folge haben werden, und trotzdem, dass aus den Aeusserungen von Mitgliedern aller Parteien klar hervorgeht, dass das Abgeordnetenhaus nicht gewillt ist, einen raschen Fortgang der Verstaatlichungsaction mit irgend einem Opfer auf Kosten der Finanzen des Staates zu erkaufen, hat an der Börse die Speculation eine neue Courstreiberei begonnen. Weite Kreise der Bevölkerung, die weder von dem Treiben der Börse eine Ahnung, noch die geringste Befähigung besitzen, sich über den Werth eines Eisenbahnpapieres eine Meinung zu bilden, sind schon lange in die Speculation hineingezogen worden; diese Kreise sind es auch, denen die masslos im Preise hinaufgetriebene Waare noch vor dem Zusammenbruche angehängt werden soll. Die Interpellanten stellen daher an den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob sich derselbe, damit eine noch weitergehende Ausbeutung des unwissenden Publicums hintangehalten werde, nicht veranlasst fühlt, Erklärungen abzugeben, durch welche der Courstreiberei jeder Anschein von Berechtigung entzogen wird?“

Handelsminister Graf Wurmbrand erklärte, die soeben vom Abg. Dr. Steinwender gestellte Interpellation sofort zu beantworten. Ich kann in dieser Beziehung, sagt der Herr Minister, ja nur das wiederholen, was ich im Budgetausschusse gesagt habe, und ich hatte gedacht, dass meine Ausführungen im Budgetausschusse, die ja zur Publication gelangt sind, Jedem, der sie hört, und Jedem, der sie vorurtheilslos liest, die innere Ueberzeugung geben mussten, dass ich das Publicum vor einer allzu hohen Bewerthung der Actien warne und dass ich auf eine Enttäuschung hindeute, welche eventuell bei der Durchführung dieser Action stattfinden könnte.

Wie die Börse und wie gewisse Blätter aus diesen Andeutungen eine Ermunterung zur Steigerung der Papiere hervorgebracht haben, ist uns unverständlich. Es ist uns ja überhaupt, die wir nicht Finanziers sind, das Leben der Börse manchmal vollständig unverständlich. Sie escomptirt nicht nur Hoffnungen, sondern sie escomptirt ideale Hoffnungen und Wahrscheinlichkeiten, und zwar höher, als die Gewissheit eintreten kann. Wer würde das thun? Wer würde als solider Papierbesitzer den Muth haben, bei einer Action, von der ich gesagt habe, dass die Möglichkeit derselben noch nicht constatirt ist, dass der Preis bei einer solchen Verhandlung auch im Schosse des Ministeriums noch nicht klargestellt ist, schon die Hoffnung zu escomptiren? Niemand! Wer den Muth hat, und ich nenne das keinen Muth, ich nenne das Uebermuth, wer den Uebermuth des Spielens hat, muss wie in allen Fällen den Schaden leiden.

Aber darin liegt ja das Schädliche des Börsespiels, dass die Börse die Werthe in einer gewissen Zeit, in der sie gestimmt ist, überschätzt, und die Werthe in einer anderen Zeit unterschätzt und auf den Markt wirft. Wer die unterschätzten Papiere kauft, das ist derjenige, der in schlechten Zeiten noch Geld hat, der gewinnt. Wer die überschätzten Papiere in der Hand hat, muss verlieren. Mehr als das kann ich in dieser Situation und auf diese Interpellation nicht antworten. Wenn das Publicum noch immer seinem Uebermuthe folgt, darf die Regierung nicht dafür verantwortlich gemacht werden.

Die in der 364. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. April vom Abgeordneten Kaiser und Genossen an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister in Angelegenheit der Errichtung einer k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Olmütz gerichtete Interpellation lautet:

„Seit einer Reihe von Jahren befindet sich in Mährisch-Schönberg die Verkehrsleitung der nunmehr verstaatlichten Mährischen Grenzbahn, der auch mehrere andere Localbahnen des nördlichen Mährens unterstanden. Als mit dem Fortschreiten der Verstaatlichungsaction die Errichtung einer Betriebsdirection für Mähren in Aussicht genommen wurde, bot die Stadtvertretung von Mährisch-Schönberg Alles auf, um diese Betriebsdirection der Stadt zu erwerben. Die Stadtgemeinde Mährisch-Schönberg brachte die grössten Opfer, sie liess drei grosse Häuser in der Nähe des Bahnhofes bauen, um die nöthigen Kanzleiräume für das Bahnamt zu schaffen, sie begann mit der Einrichtung eines Obergymnasiums — von welchem dieses Jahr schon die VI. Classe eröffnet wurde — um den Söhnen der Beamten in Schönberg eine höhere Schule zu eröffnen; sie entwickelte weiter eine grosse Bauthätigkeit sowohl für die fortwährend steigende Zahl der Beamten der bereits erweiterten Verkehrsleitung, als auch für die für die Betriebsdirection noch erforderlichen Beamten, und sorgte dabei für Wohnungen, welche vollkommen allen Anforderungen, die billigerweise gestellt werden können, entsprechen

Mit Sicherheit rechnete man darauf, dass Schönberg, welches so viele Jahre der Sitz der Verkehrsleitung gewesen, auch der Sitz für die Betriebsdirection sein werde.

Diese Hoffnung wurde dadurch enttäuscht, dass eines Tages in dem in Olmütz erscheinenden „Mährischen Tagblatt“ die Nachricht enthalten war, dass Olmütz als Sitz der Betriebsdirection bestimmt worden sei, und dass der bezügliche Vorschlag bereits der Allerhöchsten Genehmigung unterbreitet wurde. Einige Tage nach dieser Nachricht brachte dieselbe Zeitung die Mittheilung, dass die Allerhöchste Genehmigung bereits erfolgt sei und die Betriebsdirection mit 1. März in Olmütz eröffnet werden wird. — In Olmütz wurde nun an der Fertigstellung der hiezu nothwendigen Kanzlei- und Wohnungsräumlichkeiten mit aller Eile und aller Energie gearbeitet. Die grössten Anstrengungen wurden gemacht und bereits mit 1. Jänner d. J. ein grosses Haus für Kanzleien gemiethet, da man Anfangs schon für 1. Jänner die Errichtung der Betriebsdirection erwartete.

In Mährisch-Schönberg war natürlich dagegen die grösste Bestürzung über diese Entscheidung, die Wohnungen der Beamten und die Kanzleien der Verkehrsleitung wurden von der Staatseisenbahn-Direction gekündigt.

Nun geschah aber etwas ganz Unerwartetes.

Am 25. Februar langte an die Verkehrsleitung in Schönberg ein Telegramm ein, wonach die Errichtung der Betriebsdirection in Olmütz erst mit 1. April erfolgen könne, weil die kaiserliche Genehmigung noch ausstehe.

Man denke sich nun die daraus ergebenden Verhältnisse. Viele Beamte hatten bereits Wohnungen in und um Olmütz gemiethet, ihre früheren Wohnungen in Schönberg waren oft bereits vermiethet, der Transport der Effecten war oft bereits eingeleitet, die Actensammlung der Verkehrsleitung war bereits nach Olmütz gebracht worden, sie musste wieder zurückwandern, und die Beamten mussten Wohnungen wieder in Schönberg suchen, ihre gemietheten Wohnnngen in Olmütz aber auch bezahlen u. s. w.

Für die Beamten ergibt sich dadurch eine Reihe von bedeutenden Mehrauslagen durch höhere und doppelte Zinse einerseits für Wohnungen auf kurze Zeit in Schönberg, andererseits für die in Olmütz gemietheten Wohnungen, und endlich dadurch, dass die Beamten einen Monat lang von ihren Familien getrennt wohnen und leben müssen.

Die dadurch sich ergebenden Ausgaben können wohl unmöglich den Beamten aufgehalst werden, sie müssen also den von den Steuerträgern zu füllenden Staatssäckel belasten.

Aus allen diesen Verhältnissen erlauben sich die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister folgende Anfragen zu richten:

‚1. Welche Gründe waren massgebend dafür, dass der Sitz der für die mährisch-schlesischen Staatsbahnen bestimmten Betriebsdirection nach Olmütz verlegt und dadurch Mährisch-Schönberg, der Sitz der bisherigen Verkehrsleitung der Staatsbahnen, schwer geschädigt wurde, obwohl in Mährisch-Schönberg Seitens der Stadt die grössten Opfer für Unterbringung der Staatseisenbahnkanzleien und für Beamtenwohnungen u. s. w. gebracht wurden?

2. Wieso kommt es, dass der Anordnung zur Einrichtung der Betriebsdirection in Olmütz vom 1. März d. J. an am 25. Februar, also bereits während der diesbezüglichen Uebersiedlungen, eine telegraphische Anordnung folgte, welche die Errichtung der Betriebsdirection erst für 1. April feststellte und dadurch Unordnung und Verwirrung in alle betheiligten Kreise brachte und den Staat nicht unbedeutend belastete?

3. Ist Seitens der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung dafür Sorge getragen, dass die durch oben angezogene Gegenordre recht bedeutend in Mitleidenschaft gezogenen Staatseisenbahnbeamten entsprechend entschädigt werden?‘“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Erweiterung der Station Hetzmannsdorf-Wullersdorf der Bauconsens ertheilt [15. März, Z. 15.152.]

— (Linien Wien—Tetschen und Prag—Mittelwalde: Vorrichtungen zur Controle der Zuggeschwindigkeiten.) Die Ausrüstung der Strecken Schattau—Wolframitzkirchen und Pottenstein—Senftenberg mit Schienendurchbiegungs-Contacten zur Controle der Zuggeschwindigkeiten nach dem Systeme Siemens & Halske wurde genehmigt. [22. März, Z. 71.025.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Vorrichtungen zur Controle der Zuggeschwindigkeit.) Die Ausrüstung der Strecke Turnau—Liebenau—Reichenau mit Schienencontacten zur Controle der Zuggeschwindigkeit nach dem Systeme Siemens & Halske wurde genehmigt. [22. März, Z. 71.024.]

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellung.) Das von den Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project einer Desinfectionsanlage in Velelib wurde zur Ausführung genehmigt. [26. März, H.-M.-Z. 10.447.]

— (Bauherstellung.) Das von den Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project für die Verlängerung des Ausweichgeleises in der Station Stare Misto der Strecke Nimburg—Jičin wurde zur Ausführung genehmigt. [26. März, H.-M.-Z. 16.870.]

Steyrthal-Bahn. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Steyr hat die Localcommission betreffs des Recurses der gräfl. Lamberg'schen Güterdirection in Steyr, dann des Franz Werndl in Unterhimmel und der Gemeinde Garsten wegen Kostentragung für die Herstellung des durch Hochwasser zerstörten Rampenweges in km 4·6/7 der Steyrthal-Bahn auf den 9. April anberaumt. [H.-M.-Z. 17.618.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage an der Niveaukreuzung der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg mit der Localbahn Wr.-Neudorf—Guntramsdorf.) Zur Regelung des Zugsverkehres auf der Niveaukreuzung in km 1·287 der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg mit der Localbahn Wr.-Neudorf—Guntramsdorf ist daselbst eine Sicherungsanlage hergestellt worden. Es wurden nämlich vier einarmige Signalmaste aufgestellt, für welche sich die Stellhebel in einer nächst der Niveaukreuzung erbauten Apparathütte befinden. Von den auf der Linie Mödling—Laxenburg aufgestellten Signalmasten befindet sich der eine 700 m vor der Geleisekreuzung, der zweite 500 m hinter derselben. Der erstere Signalmast dient nicht nur zur Deckung der Niveaukreuzung, sondern auch zur Sicherung des dort liegenden Abzweigewechsels. Die beiden Signalmaste auf der Guntramsdorfer Localbahn sind in geringen Entfernungen von der Apparathütte aufgestellt, damit sie der Centralwärter leicht überwachen kann. Die Stellhebel dieser vier Signale sind im Centralapparate durch eine Schiebervorrichtung von einander derart abhängig gemacht, dass immer nur ein Signal auf „Erlaubte Fahrt“ gestellt werden kann, während die übrigen Signale auf „Verbot der Fahrt“ stehen müssen. An dem Centralapparate ist ferner eine Sperrvorrichtung zum Festhalten der an der Localbahn aufgestellten Signale in der Stellung auf „Verbot der Fahrt“ vorhanden, deren Schlüssel nur nach Absperrung dieser Signale abgezogen werden können. Vier Stellen der Bahngeleise sind mit Schienencontacten versehen, welche 200 m vor und hinter dem Kreuzungspunkte im linken Schienenstrange des Südbahngeleises und 50 m vor und hinter dem Kreuzungspunkte im linken Schienenstrange des Localbahngeleises angeordnet sind. Weiters ist in km 1·099 links des Südbahngeleises nächst dem Abzweigewechsel ein Apparat mit zwei Hebeln aufgestellt, von denen der eine zur gleichzeitigen Freigabe, bezw. zur gleichzeitigen Stellung der an der Südbahnlinie aufgestellten beiden Signale, der zweite zum Stellen des Abzweigewechsels, sowie des zweiten Wechsels der in ein anliegendes Schleppgeleise führenden Weichenverbindung dient. Zwischen den beiden Hebeln dieses Apparates besteht eine derartige Abhängigkeit, dass bei der Stellung des Signal-Zustimmungshebels nach abwärts der zweite Hebel ebenfalls nach abwärts gestellt sein muss und in dieser Stellung von dem ersteren Hebel festgehalten wird, wobei gleichzeitig die beiden Wechsel der vorerwähnten Weichenverbindung auf „Gerade“ stehen. Wird der Signal-Zustimmungshebel nach aufwärts umgelegt, so wird der zweite Hebel frei beweglich und kann ebenfalls nach aufwärts umgelegt werden, wobei sich die beiden Wechsel auf die „Ausweiche“ stellen. Bei der Stellung des Zustimmungshebels nach abwärts kann eines der beiden Signale an der Südbahnlinie von dem Centralwärter an der Geleisekreuzung auf „Erlaubte Fahrt“ gestellt werden, was bei der Stellung des Zustimmungshebels nach aufwärts nicht der Fall ist. Zu beiden Seiten der Geleisekreuzung sind im Schleppgeleise Sperrbäume angebracht, welche zur Sicherung der Züge der Guntramsdorfer Localbahn gegen die Verschiebungen auf der Schleppbahn, sowie zur Freihaltung der Triester Reichsstrasse dienen. Diese Sperrbäume sind mit Controlverschlussvorrichtungen versehen. Zum Aufsperren der Sperrbäume können nur jene zwei Schlüssel benützt werden, welche beim Centralapparat zum Absperren der beiden Localbahnsignale dienen. Nach dem Aufsperren der Sperrbäume werden die Schlüssel so lange in der Sperrvorrichtung festgehalten, bis die Sperrbäume wieder über das Schleppgeleise gelegt und verschlossen sind [G.-I.-Z. 4017.]

Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. (Bau- und Betriebslängen.) Die Längen der am 1. Februar 1895 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn wurden behördlich festgestellt, und beträgt die Baulänge vom Beginn des eigenen Hauptgeleises der Localbahn in km 0·254 bis zum Ende des Hauptgeleises in der Station Giesshübl Sauerbrunn 8·053 km und die Betriebslänge 8·138 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Höhen-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Schienen-Côte in Meter
Welchau-Wickwitz .	Station	0·000	334·257
Welchau	Haltestelle	2·980	342·298
Rodisfort	dto.	6·754	347·990
Giesshübl Sauerbrunn	Station	8·138	361·352

[G.-I.-Z. 4164.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Oesterr. Nordwestbahn:

6. April. Mit Zug 218 Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr in der Strecke Skuč—Chrast ohne Umsteigen wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Zsebely—Bóka. (Trassenbestimmung.) Die im Interesse der Vervollständigung des Banater Localbahnnetzes projectirte Linie Zsebely—Csákova—Bóka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 3, und Nr. 29 ex 1895) wird von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Zsebely—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese in der Station Bóka (nächst Szécsány) mit der Linie Nagy-Becskerek—Bóka—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen verbinden, und wird die Trasse der genannten Linie von Zsebely aus über Csákova, Gilád, Bánlak, Tolvádia, Gyiér, Tógyér und Surján bis Bóka führen.

Localbahn Tiszólcz—Zólyom-Brézó. (Herstellung des Oberbaues nach dem System Abt.) Die projectirte Localbahn Tiszólcz—Zólyom-Brézó (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconssion Post 1) wird durch die mit dem Baue betraute Bauunternehmung Quittner & Hoffmann nach dem System Abt, d. i. mit combinirtem Adhäsions- und Zahnrad-Oberbau (wie selber auf der Linie Sarajevo—Mostar in Anwendung steht) hergestellt werden. Die projectirte Linie wird die derzeit als Sackbahnen endenden Linien Zólyom (Altsohl)—Besztercebánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó und Feled—Tiszolcz unter einander verbinden und durch Herstellung dieser Anschlüsse von wesentlicher Bedeutung für die Vervollständigung des nordwestlichen Bahnnetzes Oberungarns sein. Die weiters projectirten Linien dieses Bahnnetzes sind:

a) Besztercze-Bánya—Rozsahegy (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 45 ex 1893, Vorconcession Post 7);

b) Zólyom-Brézó—Poprad-Felka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconcession Post 1, a) b), c), d), beide Linien zum Anschlusse an die Hauptlinie Csacza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn;
c) Tiszolcz—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24, Vorconcession Post 3) zum Anschlusse der projectirten Linie Zólyom-Brézó—Tiszolcz an die als Sackbahn endigende Linie Bánréve—Pelsöcz—Murány;
d) Murány, eventuell Nagy-Röcze—Poprád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Vorconcession Post 1, a), b), c), d);
e) schliesslich Dobsina-Poprád-Felka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconcession Post 1, a), b), c), d), als Fortsetzung der als Sackbahn endigenden Linie Bánréve—Pelsöcz—Dobsina.

Durch die voran mit a), b), d), e) bezeichneten Linien wird im Bereiche der drei Comitate Zólyom, Gömör und Szepes (Zips) der Ausbau von vier derzeit als Sackbahnen endigenden Linien zum Anschlusse an die Hauptlinie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolgen, welche hiedurch reiche Saugadern, und zwar insbesondere im Verkehre nach Deutschland, gewinnen wird.

Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Uj-Pest nach Rákos-Palota. (Politisch-administrative Begehung.) Am 23. März fand unter Führung des Ministerialsecretärs im kgl ungar. Handelsministerium Dr. Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, und zwar in Ergänzung der bereits im Spätherbste 1894 abgehaltenen ersten politisch-administrativen Begehung der von Budapest (V. Bezirk) aus über Uj-Pest nach Rákos-Palota projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 107 ex 1894) statt. Nachdem weder von Seiten der interessirten Behörden noch der Interessenten und Anrainer Anstände gegen die Führung der projectirten Trasse erhoben wurden, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zum sofortigen Beginne des Baues, der auch bereits am 24. März in Angriff genommen wurde und bis Beginn des Sommers betriebsfähig hergestellt sein dürfte. Concessionärin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) ist die Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest und Leobersdorf (bei Wien), als Nachfolgerin des ursprünglichen Projectanten M. Bodendorfer (vergl. Vrdgsbl. Nr. 92 ex 1894.)

Projectirte Localbahn Eger (Erlau) - Nádasd. (Benennung der Linie als „Heveser Localbahn".) Die Congregation des Heveser Comitates hat den Beschluss gefasst, die projectirte Linie Eger—Nádasd, bezw. Eger—Nádasd—Ozd—Bánréve (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37) nicht in die Bezeichnung „Mátraer Localbahnen" (vergl. Vrdgs.-Bl Nr. 36), welche bisher für die Linie Kis-Terenne-Kis-Ujszállás galt, einzubeziehen, sondern selbe „Heveser Localbahn" zu benennen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Constituirung der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.) Die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft hat sich am 11. Februar 1895 in Darmstadt constituirt und von den der Centralverwaltung für Secundärbahnen, Hermann Bachstein, unterstehenden Eisenbahn-Unternehmungen die folgenden eigenthümlich erworben:

1. Die Dampfstrassenbahnen Darmstadt-Griesheim, Darmstadt-Eberstadt und Darmstadt-Arheilgen;
2. die Nebenbahn Worms-Offstein;
3. die Nebenbahn Reinheim-Reichelsheim;
4. die Nebenbahn Osthofen-Westhofen;
5. die Nebenbahn Sprendlingen-Wöllstein;
6. die Mainzer Pferdebahn, sowie die Mainzer Vorortebahnen nach Hechtsheim, Gonsenheim und Finthen;
7. die Nebenbahn Arnstadt-Ichtershausen;
8. die Nebenbahn Ilmenau-Grossbreitenbuch;
9. die Nebenbahn Hohenebra-Ebeleben;
10. die Dampfstrassenbahn Wiesbaden-Biebrich, die Pferdebahn in Wiesbaden und die Drahtseilbahn auf den Neroberg;
11. Die elektrischen Strassenbahnen Essen-Borbeck, Essen-Altessen-Nordstern und Essen-Rüttenscheid.

Diese Strecken hat die neue Gesellschaft, mit Ausnahme der unter 7, 8 und 9 genannten drei thüringischen Strecken, deren Betriebsführung auch fernerhin Seitens der Centralverwaltung für die Secundärbahnen, Hermann Bachstein, erfolgt, selbst in Betrieb genommen.

Augenblicklich schweben Verhandlungen wegen Einverleibung der Wutha-Ruhlaer Bahn in diesen Verband. Man glaubt, dass sich auf diese Weise ein rationellerer Betrieb dieser Localbahnen erzielen lassen wird.

Preussen. (Abänderungen der Bestimmungen über die Eisenbahn-Commissäre.) Durch kgl. Erlass vom 15. December 1894 (Nr. 5 Gesetzsammlung ex 1895) ist die Auflösung des kgl. Eisenbahn-Commisariates zu Breslau, welches zur Zeit — von einigen wenigen Fällen abgesehen, in denen besondere Commissäre bestellt sind — die einzige Provinzialbehörde für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die Privat-Eisenbahnen darstellt, zum 1. April 1895 bestimmt worden. Von demselben Tage ab sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Präsidenten der 20 neuen Eisenbahn-Directionen zu ständigen Commissären für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die in dem betreffenden Directionsbezirke gelegenen, bis jetzt der Aufsicht des kgl. Eisenbahn-Commissariates zu Berlin unterstehenden Pivat-Eisenbahnen im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 bestellt worden. Die Präsidenten erledigen die mit der Staatsaufsicht zusammenhängenden Geschäfte unter der Bezeichnung „der kgl. Eisenbahn-Commissär". Demgemäss sind insbesondere die auf preussischem Territorium gelegenen Theilstrecken österreichischer Privatbahnen, bezw. der k. k. Staatsbahnen, nämlich die Linien Landesgrenze—Mittelwalde der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, Landesgrenze—Liebau und Landesgrenze—Seidenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Ottendorf—Mittelsteine der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Landesgrenze (Jägerndorf)—Ziegenhals und Landesgrenze (Hannsdorf)—Ziegenhals der k. k. Staatsbahnen, dem Präsidenten der Eisenbahn-Direction in Breslau als kgl. Eisenbahn-Commissär zugewiesen. Gleichzeitig ist der kgl. Erlass vom 14. Juni 1875, betreffend die Erweiterung der Befugnisse der Eisenbahn-Commissariate, dahin abgeändert worden, dass Z. 1 lit. b und Z. 4 dieses Erlasses mit Wirksamkeit vom 1. April 1895 nachstehenden Wortlaut erhalten:

Z. 1 lit b:

„dass es sich nur um den Umbau oder die Erweiterung von Bahnhöfen handelt, welche ausser den Hauptgeleisen nicht mehr als drei für die Einfahrt von Zügen aus jeder Richtung geeignete Nebengeleise haben,"

Z. 4:

„die Anträge auf Genehmigung von Ergänzungen der Fahrpläne und von solchen Fahrplanänderungen, durch welche keine vorhandenen Zuganschlüsse verloren gehen, und mit denen die anschliessenden Eisenbahnverwaltungen und die Postverwaltung (soweit diese Verwaltungen durch die Abänderungen berührt werden) sich ausdrücklich einverstanden erklärt haben. Durch solche Fahrplanänderungen darf somit kein bestehender Anschluss auf einen unmittelbaren (eigenen oder fremden) Anschlussbahn oder auf den an letztere anschliessenden Bahnen beseitigt werden."

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" von Triest nach Kobe.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 20. Februar mit 6 Passagieren und 1683 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 10.325 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 304 Colli Mehl, 3 Colli Manufacturen, 34 Colli Spiritus, 29 Colli Esswaaren, 90 Colli Zucker, 1090 Stück Staffeln, 56 Stück Eichenhölzer, 1072 Halbstaffeln; nach Soerabaya 530 Colli Mehl, 2 Colli Manufacturen, 1 Collo Schuhwaaren, 296 Colli Erdwachs, 7 Colli Metallwaaren, 3 Colli Knöpfe: nach Batavia 107 Colli Erdwachs, 74 Colli Garn, 45 Colli Mehl; nach Samarang 90 Colli Erdwachs, 20 Colli Seife, 1 Collo Metallwaaren; nach Suez 74 Colli Zucker, 29 Colli Esswaaren, 1770 Stück Halbstaffeln, 54 Stück Latten; nach Suakin 91 Colli Zucker; nach Gedda 6 Colli Manufacturen, 650 Colli Zucker, 70 Colli Papier, 15 Colli Esswaaren; nach Massaua 126 Colli Bier, 11 Colli Esswaaren, 190 Colli Zucker; nach Aden 2 Colli Schuhwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 30 Colli chemische Producte, 14 Colli Glasperlen, 225 Colli Zucker, 1200 Stück Bretter; nach Hodeidah 1 Collo Manufacturen, 100 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 75 Colli Mehl, 25 Colli Zucker, 28 Colli Papier, 20 Colli Esswaaren; nach Ibo 25 Colli Glasperlen; nach Mozambique 55 Colli Mehl; nach Mombassa 75 Colli Mehl; nach Bombay 519 Colli Papier, 34 Colli Baumwollwaaren, 273 Colli Metallwaaren, 208 Colli Lampentheile, 75 Colli Manufacturen, 56 Colli Knöpfe, 75 Colli Quecksilber, 1 Collo Schuh-

waaren, 296 Colli Glaswaaren, 25 Colli Garn, 8 Colli Spielwaaren, 63 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 4 Colli Porzellan, 420 Colli Zucker, 43 Colli Holzwaaren, 10 Colli Spiritus, 325 Colli Farben, 17 Colli Mützen, 9 Colli chemische Producte, 99 Colli Glasperlen, 107 Colli Seife: nach Kurrachee 44 Colli Papier, 41 Colli Seife, 5 Colli Manufacturen, 8 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 12 Colli Kurzwaaren, 9 Colli Manufacturen; nach Bassorah 13 Colli Esswaaren, 1 Collo Mützen: nach Colombo 3440 Stück Bretter, 5 Colli Garne, 21 Colli Manufacturen; nach Rangoon 102 Colli Garne, 35 Colli Metallwaaren, 7 Colli Lampen; nach Madras 75 Colli Papier, 9 Colli Holzwaaren. 14 Colli Glasperlen, 4 Colli Metallwaaren; nach Calcutta 8 Colli Manufacturen, 27 Colli Glaswaaren, 17 Colli Holzwaaren, 213 Colli Papier, 1341 Colli Zucker, 7 Colli Farben, 16 Colli Garn, 41 Colli Baumwollwaaren, 84 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spielkarten, 19 Colli Lampen, 13 Colli Knöpfe, 50 Colli Quecksilber, 28 Colli Seife, 1 Collo Mützen, 6 Colli Kurzwaaren, 50 Colli Schwefel; nach Penang 97 Colli Papier, 36 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Manufacten; nach Singapore 10 Colli Holzwaaren, 55 Colli Papier, 15 Colli Baumwollwaaren; nach Macassar 2 Colli Manufacturen; nach Cheribon 27 Colli Erdwachs; nach Hongkong 100 Colli Quecksilber, 15 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Manufacturen, 762 Colli Zündhölzchen; nach Manila 22 Colli Garne, 82 Colli Papier, 200 Colli Bier; nach Yokohama 34 Colli chemische Producte; nach Venedig 4798 Colli Mais. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 1,572.915 fl. ö. W.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Frühjahrs-Fahrplan der Passagierschiffe, giltig von der Schiffahrts-Eröffnung 1895 bis auf Weiteres.) Nach diesem Fahrplane finden ab Budapest nach Semlin—Belgrad—Orsova—Galatz wöchentlich drei directe Personenfahrten, und zwar jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag 10 Uhr Nachts, desgleichen in umgekehrter Richtung von Galatz nach Budapest jeden Mittwoch, Freitag und Montag 8 Uhr Früh statt.

Die täglichen Wien—Budapester Fahrten wurden eröffnet mit der ersten Bergfahrt ab Budapest 6 Uhr Abends am 30. März und erster Thalfahrt 7 Uhr Früh am 1. April. Die täglichen Wien—Pressburger Fahrten begannen mit erster Fahrt ab Wien am 23. März um 4 Uhr Nachmittags und erster Fahrt ab Pressburg am 24. März um 6 Uhr Früh. Ferner verkehren täglich Personenschiffe zwischen Budapest—Kalocsa, Budapest—Mohács, dann auf der Theiss dreimal wöchentlich zwischen Szegedin—Semlin.

Auf der Save finden tägliche Fahrten zwischen Belgrad und Schabatz statt. Ausserdem bestehen noch Verbindungen längs dem serbischen Donauufer zwischen Belgrad—Dobrowitza—Orsova.

— (Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D" zwischen Galatz und Batum unter facultativer Berührung von Rizéh, giltig bis auf Weiteres.) Der Seedampfer „Medea D" fährt bis auf Weiteres regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz und Batum unter facultativer Berührung von Rizéh nach folgendem Fahrplan:

Die Abfahrt ab Galatz erfolgt zwischen 3 und 6 Uhr Früh am 3. April, 21. April, 9. Mai, 27. Mai, 14. Juni, 2. Juli, 20. Juli, 7. August und 25. August; die Ankunft in Batum Abends am 6 April, 24. April, 12. Mai, 30. Mai, 17. Juni. 5. Juli, 23. Juli, 10. August und 28. August. Die Abfahrt ab Batum erfolgt Früh am 10. April, 28. April, 16. Mai, 3. Juni, 21. Juni, 9. Juli, 27. Juli, 14. August und 1. September; die Ankunft in Galatz zwischen 6 und 9 Uhr Abends am 13. April, 1. Mai, 19. Mai, 6. Juni, 24. Juni, 12. Juli, 30. Juli, 17. August und 4. September. — Die Abfahrtstage werden (tempo permettendo) möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen werden kann. Die Passagier-Fahrpreise (exclusive Verköstigung), bezw. die Fracht betragen:

Von Galatz nach Rizéh oder nach Batum: I. Platz 47 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs.; Gepäcksübergewicht per 100 kg 5 Francs.

Von Sulina nach Rizéh oder nach Batum: I. Platz 42 Frcs., II. Platz oder Verdeck 23 Frcs.; Gepäcksübergewicht per 100 kg 5 Francs.

Von Rizéh nach Batum: I. Platz 11 Frcs., II. Platz und Verdeck $5^1/_2$ Frcs.; Gepäcksübergewicht per 100 kg $1^1/_2$ Frcs.

Von Rizéh nach Sulina: I. Platz 42 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs.; Gepäcksübergewicht per 100 kg 5 Frcs.

Von Rizéh nach Galatz: I. Platz 47 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs.; Gepäcksübergewicht per 100 kg 5 Frcs.

Von Batum nach Rizéh: I. Platz 4 Rubel, II. Platz und Verdeck 2 Rubel; Gepäcksübergewicht per 100 kg $^1/_2$ Rubel.

Von Batum nach Sulina: I. Platz 16 Rubel, II. Platz und Verdeck 9 Rubel; Gepäcksübergewicht per 100 kg 2 Rubel.

Von Batum nach Galatz: I. Platz 18 Rubel, II. Platz und Verdeck 10 Rubel; Gepäcksübergewicht per 100 kg 2 Rubel.

Die Fracht für Sendungen von Batum nach Rizéh beträgt ohne Unterschied der Waarengattung 8 Frcs. per Tonne.

Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. — Die gesellschaftliche Vertretung in Batum ist: Capitän C. Stechina; in Rizéh: Ahmet Agazadé Osman Nuri Effendi; in Sulina: W. Arghiropulo.

Ungar. See- und Flussschiffahrt-Actiengesellschaft. (Uebernahme des schwimmenden Materiales bereits im Betriebe stehender Schiffahrtunternehmungen und Neuanschaffung von Schiffen.) Die Budapester See- und Flussschiffahrt-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgsbl. Nr. 16 und 24) hat, wie aus Budapest berichtet wird, von der Firma Luczenbacher's Nachfolger einen Schiffspark von 6 Dampfern und 30 Schleppschiffen, ferner von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen den Fahrpark der von ihr bisher in eigener Regie betriebenen Schiffahrtsunternehmung, bestehend aus 10 Dampfern und 40 Schleppschiffen, vertragsmässig übernommen, wird daher mit Beginn der diesjährigen Schiffahrtsaison ihren Betrieb bereits mit einer Flotte von 16 Dampfern und 70 Schleppschiffen aufnehmen. Ausserdem steht die Gesellschaft behufs Ankauf des Schiffsparkes mit der Direction der Ungarischen (ehemals Raaber [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 97 ex 1893 und Nr. 63 ex 1894]) Dampfschiffahrt-Gesellschaft in Unterhandlung und wird nicht nur deren bereits vorhandenes schwimmendes Materiale, sondern auch die Bestellungsabschlüsse auf die von der Gesellschaft im Jahre 1894 angeschafften Schiffe (vergl. Vrdgsbl.-Bl. Nr. 80 ex 1894) übernehmen. Schliesslich hat die Gesellschaft in ihrer jüngst abgehaltenen Directionssitzung beschlossen, die Offertverhandlung für Schiffslieferungen im Betrage von vorläufig 2,500.000 fl. auszuschreiben und ausserdem die Gewährung eines weiteren Credites für diesen Zweck durch eine ad hoc einzuberufende ausserordentliche Generalversammlung zu erwirken.

Verkehr zwischen Fiume—Ancona und Fiume—Venedig. (Einführung der Sommer-Fahrordnung.) Die Direction der kgl. ungarischen Staatsbahnen verlautbart den Sommer-Fahrplan der im Anschlusse an die Züge ihrer südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram) — Fiume verkehrenden Dampfer der „Adria", kgl. ungarische Seeschiffahrt-Actiengesellschaft, in der Relation Fiume—Ancona, sowie jenen der Relation Fiume—Venedig. Für den vorläufig je zweimal der Woche eingeleiteten Verkehr wird für die Route Fiume—Ancona der Eildampfer „Villám" und für die Route Fiume—Venedig der Dampfer „Venezia" in Cours gesetzt werden.

Suez-Canal. (Schiffahrtsverkehr im Jahre 1894.) Nach dem Jahresberichte der Suez-Canal-Gesellschaft vom 22. Februar wurde der Canal im Jahre 1894 von 3352 Schiffen passirt; davon benutzten 172 Schiffe oder 5·13 pCt. den Canal nur bei Tag und 3180 oder 94·87 pCt. unter Zuhilfenahme der elektrischen Beleuchtung auch bei Nacht. Erstere brauchten durchschnittlich 31 Stunden 17 Minut., letztere 19 Stunden 18 Minut., also fast genau einen halben Tag (12 Stunden) weniger Durchfahrzeit. Die Gesammtzahl der Schiffe vertheilte sich nach der Staatsangehörigkeit wie folgt. Es fuhren 1894 durch den Canal:

unter	Schiffe unter Mitbenutzung des elektr. Lichtes	nur bei Tag	überhaupt	Percent der Gesammtzahl
englischer Flagge	2304	84	2388	71·24
deutscher Flagge	287	9	296	8·83
holländischer Flagge	188	3	191	5·70
französischer Flagge	170	15	185	5·52
österreichischer Flagge	69	8	77	2·30
italienischer Flagge	58	4	62	1·85
norwegischer Flagge	36	5	41	1·22
russischer Flagge	26	9	35	1·04
türkischer Flagge	9	24	33	0·98
spanischer Flagge	26	2	28	0·83
portugiesischer Flagge	—	2	2	0·06
europäischer Flagge	3173	165	3338	99·57
japanischer Flagge	5	1	6	0·18
amerikanischer Flagge	—	5	5	0·15
ägyptischer Flagge	2	—	2	0·06
nicaraguanischer Flagge	—	1	1	0·03
nichteuropäischer Flagge	7	7	14	0·42

Der Suez-Canal ist also eine fast ausschliesslich den europäischen Verkehr fördernde Schiffahrtsstrasse. Unter den Nationen nimmt nach Lage der Verhältnisse Grossbritannien mit mehr als sieben Zehnteln aller Schiffe den ersten Platz ein; Deutschland, dessen Flagge nächst der englischen am stärksten vertreten ist, stellte nur den achten Theil der englischen Schiffe. Bei einem Vergleich zwischen den Ergebnissen des Berichtsjahres und der Vorjahre ergeben sich folgende Zahlen:

Es passirten den Suez-Canal:

im Jahre	Schiffe überhaupt	davon nur bei Tag pCt.	davon bei Tag und bei Nacht pCt.
1890	3389	16·4	83·6
1891	4207	11·8	88·2
1892	3559	9·1	90·9
1893	3341	7·7	92·2
1894	3352	5·1	94·9

Hienach hat die Zahl der Schiffe, welche den Canal unter Zuhilfenahme der elektrischen Beleuchtung (bei Nacht) passirten, im Verhältniss zur Gesammtzahl von Jahr zu Jahr zugenommen. Auch die durchschnittliche Durchfahrzeit ist immer kürzer geworden. Während sie 1892 noch 21 Stunden 16 Minuten, 1893 im Mittel 20 Stunden 45 Minuten betrug, belief sie sich im Berichtsjahr 1894 nur auf 19 Stunden 55 Min. für jedes Schiff.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. April.

Adriatischer Dienst.

9. April, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

10. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Danae", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Auschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

11. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Vitaglich, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soicb, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän E. Klun, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

10. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän A. Mocole, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Kustendjè.

12. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mayer, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

13. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Vorwärts", Capitän ..... nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Odessa, Varna, Sulina, Galatz und Braila.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. April, um Mitternacht: Dampfer „Maria Valerie", Capitän B. Vidos, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Mai, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „.....", Capitän ...... nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe,

Brasilianischer Dienst.

20. April, Dampfer „Berenice", Capitän G. Vitaglich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren. (Liste des Oberlandesgerichtes Lemberg für Galizien pro 1895.) In der Liste sind verzeichnet: 76 Sachverständige für Landwirthschaft (1 mehr als im Vorjahre), 21 für Forstwesen (2 mehr als im Vorjahre), 16 für das Baufach, 5 für das Fabriks- und 3 für das Bergwesen, ebenso wie im Vorjahre.

[18. März, Z. 14.136.]

— (Liste des Oberlandesgerichtes Lemberg für die Bukowina pro 1895.) Die Zahl der Sachverständigen beträgt 20 wie im Vorjahre. Dem Berufe nach gehören 17 dem Grundbesitze, 2 dem Baufache, 1 dem Forstfache an.

[18. März, Z. 14.137.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 3. April herausgegebene XLVI. Stück enthält unter

Nr. 886: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 2. Februar 1895, Z. 4866, betreffend die zur Ein- oder Ausladung von Klauenthieren bestimmten Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 4. April herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 887: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 1. April 1895, Z. 295, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Rindern aus Galizien.

Nr. 888: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat März 1895.

I Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1895	Eingelagert (vom ersten bis letzten März)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	38.525	1.926	18.686	21.765
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	11.333	—	8.869	2.464
Hafer	4.573	1.425	3.917	2.081
Korn	13.921	—	2.966	10.955
Mais	3.910	—	1.005	2.905
Diverse	4.788	501	1.929	3.360
Assecuranzwerth . . fl.	262.230	11.090	127.210	146.110

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen (vom ersten bis letzten März)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten März)	Stand am letzten März 1895
Lagerscheine:				
Stück	4	—	2	2
Versicherungswerth . fl.	34.620	—	14.200	20.420
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten März 1895
		vom ersten bis letzten März		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	83.409	30.452	24.214	89.647
Darunter wichtige Waaren:				
Stärke	5.406	322	752	4.976
Wein	6.903	3.161	3.713	6.351
Zucker	35.742	21.419	13.643	43.518
Diverse	35.358	5.550	6.106	34.802
Assecuranzwerth . . fl.	2,952.615	867.165	820.361	2,999.419

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten März 1895
		vom ersten bis letzten März		
Lagerscheine:				
Stück	79	—	3	76
Versicherungswerth . fl.	150.825	—	6.000	144.825
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	66.000	—	2.900	63.100

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat März 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	100·92	—	100·92	—	—	—	—	—
Gerste	916·37	1.009·70	1.323·29	602·78	—	—	—	—
Hafer	2·20	1.317·76	2·20	1.317·76	—	—	—	—
Erbsen	1.411·88	882·34	838·71	1.455·51	—	—	—	—
Bohnen	661·59	4·04	304·95	360·68	—	—	—	—
Raps	192·—	—	191·—	1·—	102·32	—	—	102·32
Wicken und Hirse	145·63	45·05	54·24	136·44	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	56·92	464·34	201·48	319·78	—	—	—	—
Thymothe	44·42	22·—	39·98	26·44	—	—	—	—
Diverse	2.352·17	2.820·72	2.039·42	3.133·47	—	193·82	193·82	—
Zusammen	5.985·37	6.565·95	5.396·19	7.455·13	102·32	193·82	193·82	102·32
Versicherungswerth . . fl.	65.147	83.180	48.234	100.053	1.500	5.640	5.640	1.500
Spiritus	887·29	633·94	—	1.521·23	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	15.833	10.143	—	25.976	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	5	3	6	2	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.560	1.300	3.100	760	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	4	1	4	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.000	200	2.000	200	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.160	200	1.160	200	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	—	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.608	—	—	13.608	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	5	4	—	9	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	7.402	6.206	—	13.608	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.630	3.600	—	8.230	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Fortbestand des Tarifes vom 1. Jänner 1893.

Der in der Kundmachung vom 8. März 1895 — enthalten im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 12. März 1895 auf Seite 490 — angekündigte neue Tarif für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr gelangt mit 1. Mai 1895 nicht zur Einführung, und es bleibt der bisher giltige Tarif vom 1. Jänner 1893 für den bezeichneten Verkehr bis auf Weiteres noch in Kraft.

Wien, am 4. April 1895. [208]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 werden die sämmtlichen in den nachgenannten Tarifen für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband für die Stationen Bingerbrück, Jünkerath-Stadtkyll und Malmedy der kgl. Eisenbahn-Direction Köln linksrh. vorgesehenen Frachtsätze und Kilometerentfernungen aufgehoben. Die Einführung von Ersatzfrachtsätzen erfolgt seinerzeit in den Tarifen für den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband.

Die betreffenden Tarife sind:

1. Theil II, Hefte A, B, C (gemeinschaftliche Hefte), vom 1. Jänner 1894;
2. Tarif, Theil II, Heft Nr. 3, vom 1. Jänner 1895;
3. Ausnahmetarife vom 1. August, bezw. 1. December 1894 für Getreidetransporte, Theil III, Heft Nr. 1, 2 und 3;
4. Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1887 für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 1, und Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. October 1887;
5. Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1894 für Rindentransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, Abth. B;
6. Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1894 für Kohlentransporte, Theil V, Heft Nr. 2;
7. Ausnahmetarife vom 1. Jänner 1894 für Obsttransporte, Theil VI, Heft Nr. 1 und 2, und Heft Nr. 3, vom 1. December 1891;
8. Ausnahmetarif vom 1. März 1893 für die Beförderung von Eiern, Erdharz, Mineralwasser, Palmkernöl im Verkehre mit Stationen der nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
9. Ausnahmetarif vom 1. Mai 1892 für Möbel aus gebogenem Holze etc.

In den sämmtlichen vorgenannten Tarifen ist ferner an Stelle der Firma „K. Eisenbahn-Direction Köln (linksrh.)“ zu setzen:

„K. Eisenbahn-Direction Saarbrücken“.

Wien, am 3. April 1895. [209]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Nachtrag I zum Tarife, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen.

Am 1. April 1895 ist der Nachtrag I zum Tarife, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen in den Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbänden in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes.

Wien, am 6. April 1895. [210]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Nachtrag I zum Gütertarife, Theil I.

Am 1. April 1895 ist der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarife, Theil I, für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände zur Ausgabe gelangt.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes.

Wien, am 6. April 1895. [211]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. April 1895 ist der Nachtrag III zur Abtheilung A und der Nachtrag II zur Abtheilung B des Verbands-Gütertarifes Theil I für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft getreten.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen des Reglements und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, sowie des Nebengebührentarifes.

Wien, am 6. April 1895. [212]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag I zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag I, enthaltend die bis 1. April 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 20 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 4. April 1895. [213]

Localbahnen mit elekrischem Betriebe Baden-Vöslau.

Betriebseröffnung.

Auf der Strecke Baden (Südbahn)—Rauhenstein wird am 13. April 1895 der diesjährige Saisonbetrieb, zunächst nur im Anschluss an alle von Wien ankommenden und nach Wien abgehenden Personenzüge der k. k. priv. Südbahn, eröffnet.

Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung tritt ein neuer, provisorischer Preistarif für den Personenverkehr in Kraft.

Wien, am 7. April 1895. [214]

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Courskürzungen der Frachtsätze.

Vom 20. April 1895 an werden von den im Ausnahmetarife für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks vom 1. Jänner 1889, sowie von den in den Nachträgen I—III zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätzen die im Nachtrage I sub III angeführten Courskürzungen der Tabelle I in Abzug gebracht.

Wien, am 6. April 1895. [215]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Main-Neckar-Eisenbahn. (Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 2.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 für verschiedene Rohproducte (Steinkohlen, Brennholz u. s. w.) im Verkehre zwischen Mannheim (Bad. Bahn) und Auerbach, Bickenbach—Jugenheim und Zwingenberg erfuhren mit Wirkung vom 1. April eine Aenderung. Näheres ist bei den genannten Güterabfertigungen zu erfahren.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Aufhebung der bisherigen und Einführung neuer Gütertarife.) Mit 1. April 1895 wurden für den Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen unter einander die bisherigen Binnen- und Wechselgütertarife der Preussischen Staatseisenbahnen aufgehoben.

An Stelle derselben traten zum gleichen Zeitpunkte folgende Gruppen- und Gruppen-Wechseltarife:

A. Gruppentarife für die Directionsbezirke	Geschäftsführende Direction
I. Bromberg, Danzig und Königsberg	Bromberg
II. Breslau, Kattowitz und Posen	Breslau
III. Berlin und Stettin	Berlin
IV. Altona, Hannover und Münster	Hannover
V. Erfurt, Halle und Magdeburg	Magdeburg
VI. Cassel und Frankfurt a. M.	Frankfurt a. M.
VII. Elberfeld und Essen	Elberfeld
VIII. Köln und St. Johann-Saarbrücken	Köln

B. Gruppen-Wechseltarife	Geltungsbereich zwischen den Gruppen	Geschäftsführende Direction
1. Ostdeutscher Güterverkehr	I und II	Bromberg
2. Berlin-Nordostdeutscher Güterverkehr	I und III	Bromberg
3. Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr	I/II und IV	Hannover
4. Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr	I/II und V	Magdeburg
5. Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr	I/II und VI	Frankfurt a. M.
6. Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr	I/II und VII/VIII	Elberfeld
7. Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr	II und III	Breslau
8. Berlin-Nordwestdeutscher Güterverkehr	III und IV	Hannover
9. Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr	III und V	Magdeburg
10. Berlin-Stettin-Hessischer Güterverkehr	III und VI	Frankfurt a. M.
11. Berlin-Westdeutscher Güterverkehr	III und VII/VIII	Elberfeld
12. Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr	IV und V	Hannover
13. Nordwestdeutsch-Hessischer Güterverkehr	IV und VI	Hannover
14. Nordwestdeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr	IV und VII	Essen
15. Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr	IV und VIII	Köln
16. Mitteldeutsch-Hessischer Güterverkehr	V und VI	Erfurt
17. Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr	V und VII	Essen
18. Mitteldeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr	V und VIII	Köln
19. Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr	VI und VII	Essen
20. Linksrheinisch-Hessischer Güterverkehr	VI und VIII	Frankfurt a. M.
21. Rheinischer Nachbarverkehr	VII und VIII	Köln

Den neuen Tarifen ist angeschlossen:

a) dem Gruppentarif IV und den Wechseltarifen mit dieser Gruppe (vorstehend unter A. IV und B. 3, 8, 12 bis 15) der Verkehr mit den Stationen der Farge-Vegesacker, Hoyer und Kreis Oldenburger Eisenbahn;

b) dem Gruppentarif V (vorstehend unter A. V) der Verkehr mit der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, Braunschweigischen Landeseisenbahn, Dahme-Uckroer, Dessau-Wörlitzer, Eisenberg-Krossener, Halberstadt-Blankenburger, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau - Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Saal-, Stendal-Tangermünder, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Geraer, Werra-, sowie Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, ferner der Binnen- und Wechselverkehr dieser Privateisenbahnen, mit Ausnahme des Binnenverkehres der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn;

c) dem Gruppentarif VI und den Wechseltarifen mit dieser Gruppe (vorstehend unter A. VI und B. 5, 10, 13, 16, 19 und 20) der Verkehr mit den Stationen der Kronberger und Kerkerbach-Bahn;

d) den Wechseltarifen der Gruppen I/II und IV bis VIII (vorstehend unter B. 3 bis 6) der Verkehr mit den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, Dt. Eylau Stadt, Illowo und Soldau der Marienburg-Mlawkaer und Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, ferner dem Wechseltarif der Gruppen I und II (vorstehend unter B. 1) der Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Hiedurch werden für diejenigen Stationsverbindungen, für welche die neuen Tarife Entfernungen, bezw. Frachtsätze enthalten, ausser den schon erwähnten Staatsbahn-Binnen- und Wechseltarifen aufgehoben:

1. die Binnengütertarife der Neuhaldensleber Eisenbahn vom 1. April 1893, der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn vom 1. April 1893, der Stendal-Tangermünder Eisenbahn vom 1. Juli 1893, der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn vom 22. September 1894;

2. die Ausnahmetarife für Steinkohlen für den Localverkehr des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover vom 1. Mai 1882 zwischen Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Elberfeld, Köln linksrh., Köln rechtsrh. und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover vom 15. August 1893, aus dem Ruhr-, Wurm- und Jadegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln rechtsrh. vom 1. April 1890, nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld vom 1. April

1891, von den Rheinisch-Westphälischen Kohlenversandtstationen nach a) den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, b) den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt vom 1. Juli 1893;

3. der Gütertarif für den Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1890;

4. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg einerseits und der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits vom 1. Juni 1891;

5. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M., der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Hessischen Ludwigs-Bahn und Main-Neckarbahn einerseits und Kronberg, Station der Kronberger Bahn, andererseits vom 1. April 1890.

Soweit die bisherigen Binnen- und Wechselgütertarife für den Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen mit Privatbahnen und der Privatbahnen unter einander Entfernungen, bezw. Frachtsätze enthalten, welche in die neuen Tarife nicht aufgenommen sind, bleiben die ersteren hiefür bis auf Weiteres bestehen.

Die neuen Tarife enthalten im Allgemeinen die bisherigen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze. Soweit durch neuere Festsetzung der Entfernungen und durch Aufhebung von Ausnahmetarifen oder Ausnahmesätzen in Folge geringer Benützung Tariferhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Mai 1895 giltig.

Ohne Ersatz werden gleichfalls zum 15. Mai 1895 aufgehoben:

α) im Binnengütertarif des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau die Stations-Tariftabelle für Kattowitz trans.;

β) im Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt die Entfernungen für den Verkehr zwischen Wilhemsbrück, Station der Breslau-Warschauer Eisenbahn, einerseits und den Stationen an der Strecke Lispenhausen—Guxhagen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt andererseits.

Neu eingeführt wird in allen Tarifen unter Abschnitt G ein Umkartirungstarif, welcher auf solche Sendungen von oder nach einer Station der Preussischen Staatseisenbahnen angewendet wird, die Mangels directer Frachtsätze auf einer preussischen Staatsbahnstation umkartirt werden. Durch denselben wird der im Binnengütertarif des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld enthaltene Durchgangstarif für die Nebenbahnen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbureaux der kgl. Eisenbahn-Directionen und die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie die Auskuftsstellen der kgl. preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Oestlicher Vieh- etc. Verkehr.) Mit 1. April wurde ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen den Stationen der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Kattowitz, Königsberg, Posen, Stettin, sowie der Alt-Damm-Kolberger, Breslau-Warschauer, Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer, Ostpreussischen Süd- und Stargard-Küstriner Bahn eingeführt.

Hiedurch werden aufgehoben:

a) der bisherige Tarif vom 1. Jänner 1893,

b) die Tarife für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen

1. im Binnenverkehre der Directionsbezirke Altona, Frankfurt a. M. und Magdeburg vom 1. April 1893, 1. Februar 1893 und 1. Jänner 1893;
2. im directen Verkehre zwischen Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Berlin, Breslau einerseits und Stationen der westlichen Directionsbezirke andererseits vom 1. August 1889, 1. April 1890 und 1. August 1889;
3. für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Altona, Magdeburg und Frankfurt einerseits und Stationen des Directionsbezirkes Erfurt nebst thüringischen Privatbahnen andererseits vom 1. October 1888, 1. April 1884 und 1. Juni 1884;
4. im Verkehre zwischen Stationen der Directionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg unter einander vom 1. October 1893;
5. für den Verkehr zwischen Stationen der Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Magdeburg vom 1. August 1888 und
6. für den Verkehr mit Stationen der Alt-Damm-Kolberger Bahn vom 15. October 1893 nebst Nachträgen bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorliegenden Tarife enthalten sind.

Der neue Tarif bringt weitere Ausdehnung der directen Abfertigung im Verkehre mit den Stationen der Ostpreussischen Südbahn und enthält neben vielfachen Ermässigungen auch einzelne geringfügige Erhöhungen. Letztere gelten erst vom 15. Mai 1895.

Für den Verkehr mit der Station Sosnowice bleibt der bisherige gemeinschaftliche Viehtarif vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres noch bestehen.

Im Verkehre mit den Stationen der Stargard-Küstriner Bahn gilt vorab der neue Tarif noch nicht.

Für diesen Verkehr werden bis auf Weiteres noch die bisherigen Tarife für den Local- und Nachbarverkehr der Stargard-Küstriner Bahn angewandt.

Der neue Tarif kann zum Preise von 0·30 Mk. durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) Mit 1. April trat auf der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Bahnen ein Nothstandstarif für Düngemittel, und zwar bis zum 1. Mai 1897 in Kraft, der eine Ermässigung der bestehenden Sätze um 20 (zwanzig) Percent enthält. Der im inneren Verkehre der Preussischen Staatsbahnen am 1. März eingeführte Nothstandstarif wird hiedurch ersetzt.

Für rohe Kalisalze wird die Ermässigung vom 15. Mai ab nur gewährt, wenn von den Kaliwerken im Frachtbriefe die Zwecksbestimmung „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande" angegeben ist, oder die Sendungen an die Adresse einer landwirthschaftlichen Vereinigung gerichtet sind. Andernfalls tritt die Frachtermässigung nur im Wege der Rückvergütung ein. Näheres ist bei den Güterabfertigungsstellen und dem Auskunftsbureau auf dem Berliner Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. (Berichtigung des Ostdeutschen Gütertarifes.) In dem mit 1. April zur Einführung gelangten Anhange zum Ostdeutschen Gütertarif, enthaltend den Ausnahmetarif für oberschlesische Steinkohlen u.s.w. von Stationen des Directionsbezirkes Kattowitz nach den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg, sowie der Marienburg-Mlawkaer, Ostpreussischen Süd- und Königsberg-Cranzer Eisenbahn, ist der Kopf auf den Seiten 181 und 184 verdruckt in der Weise, dass die auf Seite 181 aufgeführten Kohlenversandtstationen auf die Seite 184 und die auf Seite 184 aufgeführten Kohlenversandtstationen auf die Seite 181 gehören. Die Stationsbezeichnungen auf diesen beiden Seiten sind hienach richtigzustellen.

— (Abänderung von Frachtsätzen.) An Stelle der für die Station Friedland in Mecklbg. (Neubrandenburg—Friedlander Eisenb.) in dem mit dem 1. April in Kraft getretenen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz nach den Stationen der Directionsbezirke Berlin und Stettin etc. auf Seite 78 bis 83 und 120/121 enthaltenen Frachtsätze kommen die in demselben Tarif auf Seite 126—128 für die Station Friedland in Mecklbg. (Mecklbg. — Pom. Schmalspurbahn) vorgesehenen Frachtsätze, und zwar die ermässigten Sätze für Massensendungen (unter II) unter den gleichen Bedingungen, wie für die letztgenannte Station vorgeschrieben (also gleichzeitige Aufgabe von mindestens 45.000 kg etc.), zur Anwendung.

Bromberg-Sächsischer Eisenbahnverband. (Directe Frachtsätze für Viehbeförderung.) Mit 1. April traten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Christburg, Liebstadt in Ostpr., Miswalde, Pollwitten und Saalfeld in Ostpr. des Directionsbezirkes Bromberg einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits directe Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft. Dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit 1. April wurden die Stationen Hagenow (Stadt) und Wittenburg i. M. des Directionsbezirkes Altona in den Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr einbezogen. Der Ermittlung der Frachtsätze werden die Entfernungen für Hagenow (jetzt Hagenow Heide) zuzüglich 4 km für Hagenow (Stadt) und zuzüglich 16 km für Wittenburg i. M. zu Grunde gelegt.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm Luxemburger Bahn. (Ermässigung der Frachtsätze für Düngemittel.) Im Binnenverkehre der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn werden vom 1. März 1895 bis zum 1. Mai 1897 für Düngemittel in vollen Wagenladungen die Frachtsätze des Specialtarifes III und der für einzelne Düngemittel bestehenden Ausnahmetarife um 20 (zwanzig) Percent ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
645	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm) aus Pos. D—15 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Radotin	Rakonitz	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	17·6	14	3·6	Im Kartirungswege		
					Stadtl				16·0	13	3·0			
					Pürglitz				14·0	12	2·0			
646	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M. 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, sowie Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Im Localverkehre der im Abschnitte F des Localtarifes Theil II — Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1895 enthaltenen Linien ohne Fixirung einer Minimalverfrachtungsdistanz		Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II, — Heft 1, Abschnitt F, giltig vom 1. Jänner 1895	V e r s c h i e d e n	Zehn Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der Classe A	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Aufnahmescheine, welche bis längstens Ende März 1896 zu bewerkstelligen ist	
647	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide der Position G—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Wien Donauquaibahnhof	Langenlois-Haindorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	27	25	2	Im Kartirungswege		
					Schönberg a. K.				27	25	2			
					Rosenburg				32	30	2			
				a) Wien K.F.N.B. trs. b) " St.E.G. " c) " Donauuferbahnhof der K.F.N.B. trs.	Langenlois-Haindorf				a) 29 b) 29 c) 27	27 27 25	2 2 2	Im Rückvergütungswege	Gegen Origin.-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Schönberg a. K.				a) 29 b) 29 c) 27	27 27 25	2 2 2			
					Rosenburg				a) 34 b) 34 c) 32	32 32 30	2 2 2			
									kr.	kr.	kr.			
648	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	A n g e r n	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	8·2	7	1·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Floridsdorf-Donaufeld				7·6	7	0·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
649	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	I w o n i c z	Allen im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Classe II	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
650	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel (ans Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	B i e l i t z	D o m b r a n	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost - Nordwest - Oesterr. Eisenbahnverband; Tarifheft 2 vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	13·5 kr.		Im Kartirungswege		
651	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Cement der Pos. C—5 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	P o d g ó r z e - B o n a r k a	Zwardon transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Im Uebrigen Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	25 kr.	19 kr.	6 kr.	Im Kartirungswege		
					Orló transit				36	29	7			
652	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Getreide der Pos. G—13, dann Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	W e l s	Aschach a. d. Donau Unter-Rohr oder umgekehrt	Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens **50 Wagenladungen** bis 31. December 1895. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen und Ausschluss jeder sonstigen Frachtbegünstigung	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Verschieden	20 pCt. Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt G—26, bezw. 27 sub VI—a für den Localverkehr enthaltenen Taxen des Specialtarifes 1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bei Getreide und Frachtbrief-Duplicate bei Mahlproducten und Mehl, welche Documente bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
653	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Minkovic	Bubenč Prag St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 13·7 14·5	kr. 8·5 9·0	kr. 5·2 5·5	Im Kartirungswege		Auf- u. Abladen haben die Parteien zu besorgen
654	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfester Thon, Gasretorten, cylindrische, von Chamotte, und feuerfeste Ziegel	Halbstadt (St.E.G.)	Schönfeld (B.N.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bezw. für Gasretorten, cylindrische, von Chamotte bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	37·5 kr.		Im Kartirungswege		
655	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisen und Stahl, alt und gebrochen, aus der Pos. E—9; Abfälle von Eisen und Stahl aus der Pos. A—7 a des Tarifes, Theil I, der österr., ungar., bosnischen und herzegowinischen Eisenbahnen, vom 1. Jänner 1893	Teplitz Waldthor	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen an ein Eisenwerk adressirt und zum Einschmelzen bestimmt sein. 3. Einhaltung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895	71 Heller	64 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
656	Böhm. Nordbahn		Holzstoff	Münchengrätz	Weisswasser	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	9·5	6·0	3·5	Im Kartirungswege		
657	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier der Position P—1 des Tarifes, Theil I	Saybusch-Zablocie	Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des nebeugenannten Verband-Tarifes für den Ausnahmetarif XI	Vom 15. April 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895	199 kr.	153 kr.	46 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
658	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C	S k u t s c h	P a r d u b i t z	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	13·9 kr.	8 kr.	5·9 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Pardubitz bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
659	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C	E i n s i e d l	H o h e n e l b e	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	32 kr.	23·8 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Hohenelbe bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Stadtrath in Hohenelbe als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
660	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1. Steine der Classe B) 2. " " " C)	Heraletz-Pollerskirchen		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der sonstigen für die betreffenden Tarifclassen giltigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 1. | 2.		Im Kartirungswege		
					Chrudim					40·0 | 30·2				
					Jedlesee					64·8 | 45·4				
					Josefstadt-Jaroměř					51·4 | 36·7				
					Jungbunzlau					50·1 | 36·0				
					Leitmeritz					59·3 | 41·8				
					Lieben Oe.N.W.B.					49·2 | 38·0				
					Pardubitz S.N.D.V.B.					43·0 | 31·9				
					Prag Oe.N.W.B.					49·2 | 38·4				
					Stockerau					61·8 | 43·4				
					Wisočan					49·2 | 37·7				
					Zellerndorf					54·2 | 38·6				
					Znaim					49·3 | 35·5				
				Humpoletz	Chrudim					48·5 | 35·2				
					Jedlesee					73·3 | 50·4				
					Josefstadt-Jaroměř					59·9 | 41·7				
					Jungbunzlau					58·6 | 41·0				
					Leitmeritz					67·8 | 46·8				
					Lieben Oe.N.W.B.					57·7 | 43·0				
					Pardubitz S.N.D.V.B.					51·5 | 36·9				
					Prag Oe.N.W.B.					57·7 | 43·4				
					Stockerau					70·3 | 48·4				
					Wisočan					57·7 | 42·7				
					Zellerndorf					62 7 | 43·6				
					Znaim					57·8 | 40·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
661	**Oesterr. Nordwestbahn**	Deutschbrod-Humpoletzer Localbahn	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G 13 des Theiles I	Ungarn (den in den Tarif Theil III — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes einbezogenen Stationen)	Humpoletz	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Bestimmungen des Tarifes Theil III, Heft 1	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif Theil III — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes			7 kr. Nachlass von den im Vrdgs.-Bl. Nr. 39 vom 2. April l. J., Seite 617, publicirten Sätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe spätestens bis Ende März 1896	
662	**Oesterr. Nordwestbahn**		Braunkohle in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B. transit	Wegstädtl	**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1895 bis Ende April 1896	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag. Tarif vom 1. März 1894	12·0 kr. ö. W.	8·0 kr. ö. W.	4·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von ö. W. fl. 2000 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und die Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden hahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum; der zugestandene Frachtsatz versteht sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 11. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1895

und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate Februar 1895 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 8·053 km erfahren, und zwar in Folge der am 1. des genannten Monates erfolgten Eröffnung der Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn. Den Betrieb dieser vorläufig nur für den Frachtenverkehr eröffneten Localbahn besorgt die Buschtěhrader Eisenbahn.

Im Monate Februar 1895 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 8,319.875 Personen und 7,811.510 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 22,939.615 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 774 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 8,351.553 Personen und 7,959.016 t Güter 24,015.705 fl. oder per Kilometer 837 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 7·5 pCt.

In der zweimonatlichen Betriebsperiode des Jahres 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 17,134.275 Personen und 16,541.469 t Güter, gegen 16,779.681 Personen und 16,215.844 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 47,892.986 fl., im Vorjahre auf 49,653.753 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Periode des laufenden Jahres 29.639 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.698 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 1616 fl., gegen 1730 fl. im Vorjahre, d. i. um 114 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 9696 fl., gegen 10.380 fl. im Vorjahre, d. i. um 684 fl., mithin um 6·6 pCt· ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
	A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1.	K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	85.326
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	45.330
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.848
4.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	28.452
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	21.780
6.	Leoben-Vordernberger Bahn	21.138
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.618
8.	Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	18.516
9.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.842
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	16.500
11.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	16.221
12.	Oesterr Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12.912
13.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.774
14.	Böhmische Nordbahn	11.544
15.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.980
16.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.276
17.	Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.246
18.	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.222
19.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.132
20.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.946
21.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.642
22.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.144
23.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	5.778
24.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.622

B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

1. Localbahn Swoleňowes-Smečna 21.150
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf) 13.098
3. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf 13.062
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf) 9.906
5. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway) 9.252
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway) 8.778
7. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald 8.628
8. Kuttenberger Localbahn 8.580
9. Neutitscheiner Localbahn 7.800
10. Stauding-Stramberger Localbahn 7.770
11. Bozen-Meraner Bahn 6.894
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz 6.522
13. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe) 6.360
14. Localbahn Dolina-Wygoda 6.090
15. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn 6.006
16. Localbahn Petroszény-Lupény 5.664
17. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co. 4.722
18. Budapester Localbahnen 4.716
19. Localbahn Potscherad-Wurzmes 4.386
20. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe) 3.912
21. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan) 3.744
22. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway) 3.654
23. Localbahn Mösel-Hüttenberg 3.624
24. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn . . . 3.600
25. Poprádthalbahn 3.462
26. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf) 3.246
27. Unterkrainer Bahnen 3.084
28. Localbahn Plan-Tachau 3.006
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. 2.940
30. Gölnitzthal-Bahn 2.940
31. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft . . 2.856
32. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen 2.826
33. Localbahn Gran—Almás-Füzitö 2.760
34. Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn 2.754
35. Ungthal-Bahn 2.700
36. Eisenbahn Vinkovce-Brčka 2.676
37. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft 2.652
38. Kremsthal-Bahn 2.610
39. Localbahn Fehring-Fürstenfeld 2.538
40. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn 2.484
41. Háromszéker Localbahnen 2.334
42. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . . 2.328
43. Localbahn Gleisdorf-Weiz 2.310
44. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld 2.220
45. Terret-Kowásznaer Localbahn 2.172
46. Kolomeaer Localbahnen 2.154
47. Localbahn Szathmár-Nagybánya 2.148
48. Zagorianer Bahn 2.148
49. Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft) 2.118
50. Localbahn Nagy-Károly—Somkuti 2.106
51. Localbahn Zsebely-Csakovár 2.064
52. Localbahn Auspitz 2.052
53. Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka . . 2.052
54. Számosthal-Bahn 2.040
55. Localbahn Kaschau-Torna 2.034
56. Localbahn Strakonitz-Winterberg 2.022
57. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György . 2.010
58. Localbahn Reichenau a K.-Solnitz 1.992
59. Mühlkreis-Bahn 1.980
60. Vicinalbahn Güns-Steinamanger 1.974
61. Bukowinaer Localbahnen 1.944
62. Localbahn Eperies-Bartfeld 1.944
63. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn 1.902
64. Böhmische Commercialbahnen 1.866
65. Localbahn Asch-Rossbach 1.854
66. Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha 1.836
67. Localbahn Wotic-Selčan 1.818
68. Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb) 1.776
69. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges. . 1.764
70. Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály 1.746
71. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen) . 1.740
72. Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen 1.728
73. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. . 1.710
74. Zsitvathal-Bahn 1.680
75. Muranythal-Bahn 1.668
76. Steyrthal-Bahn 1.662
77. Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá 1.662
78. Localbahn Ruma-Vrdnik 1.662
79. Csetnekthal-Bahn 1.650
80. Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton 1.644
81. Szilágysager Eisenbahn 1.608
82. Bács-Bodrogher Comitatsbahnen 1.590
83. Biharer Vicinalbahnen 1.584
84. Löcsethal-Bahn 1.584
85. Localbahn Wodňan-Prachatitz 1.578
86. Mährische Westbahn 1.530
87. Torontaler Localbahnen 1.494
88. Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass . 1.404
89. Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes . . 1.380
90. Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth 1.368
91. Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma . 1.356
92. Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen) 1.338
93. Welser Localbahn 1.332
94. Slavonische Localbahn 1.326
95. Localbahn Debreczin—Nagy-Léta 1.290
96. Localbahn Szepes-Bélá—Podolin 1.278
97. Localbahn Vöcklabruck-Kammer 1.266
98. Székler Eisenbahn 1.230
99. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz 1.188
100. Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh . 1.170
101. Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely . 1.152
102. Localbahn Körös-Belovár 1.122
103. Haraszti-Ráczkever Localbahn 1.110
104. Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar 1.092
105. Localbahn Steinamanger-Rum 1.086
106. Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs 1.080
107. Murthal-Bahn 1.074
108. Localbahn Budapest-Lajosmizse 1.050
109. Gailthal-Bahn 1.038
110. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft 1.032
111 Localbahn Versec—Kubin-Dunapart . . . 1.020
112. Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy . . . 996
113. Békéser Comitatsbahnen 990
114. Matraer Vicinalbahnen 960
115. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg 948

116. Mezötur-Turkever Eisenbahn	936
117. Felek-Fogaraser Localbahn	864
118. Békes-Csánader Localbahn	804
119. Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	780
120. Friauler Localbahn	714
121. Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	714
122. Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	708
123. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	594
124. Localbahn Kaposvár-Mocsolád	492
125. Localbahn Warasdin-Golubovec	462
126. Localbahn Borossebes-Menyháza	456
127. Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	414
128. Taraczthal-Bahn	132

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	10·3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·6
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	3·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·8
Böhmische Nordbahn	2·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	200·8
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	48·9
Localbahn Zsebely-Csakovár	42·7
Localbahn Kaschau-Torna	40·0
Localbahn Ruma-Vrdnik	35·1
Haraszti-Ráczkever Localbahn	34·0
Gölnitzthal-Bahn	29·0
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	28·0
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	27·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	27·1
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	22·5
Localbahn Petroszény-Lupény	21·4
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	20·3
Muranythal-Bahn	18·3
Localbahn Strakonitz-Winterberg	17·4
Localbahn Swoleňowes-Smečna	17·4
Békés-Csánader Localbahn	15·5
Localbahn Warasdin-Golubovec	14·9
Haromszéker Localbahnen	14·7
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	14·6
Localbahn Balaton-Szt.György—Somogy-Szobb	14·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	13·5
Felek-Fogaraser Localbahn	12·5
Slavonische Localbahn	11·6
Kremsthal-Bahn	11·3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	11·3
Számosthal-Bahn	11·1
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	10·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	10·3
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	10·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	9·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	8·9
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	8·3
Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	6·3
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	5·9
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	5·8
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	5·7
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	5·2
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	4·7
Löcsethal-Bahn	4·7
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	4·5
Szilágysager Eisenbahn	4·2
Poprádthal-Bahn	4·1
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	3·9
Localbahn Dolina-Wygoda	3·2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	2·9
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·8
Localbahn Borossebes-Menyháza	2·7
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	2·5
Neutitscheiner Localbahn	2·1
Localbahn Vinkovce-Brčka	1·6
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	1·3
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasy	0·6
Localbahn Budapest-Lajosmizse	0·5
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	0·5
Székler Eisenbahn	0·5
Budapester Localbahnen	0·5

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway) resultirt keine Differenz des kilometrischen Ergebnisses gegenüber dem Jahre 1894.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	2·6
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	3·4
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	4·0
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	4·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	4·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	6·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	7·4
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	7·4
Eisenbahn Wien-Aspang	7·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	8·9
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	13·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	14·7
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	20·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Mühlkreis-Bahn	0·3
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	1·2
Kuttenberger Localbahn	1·5

	%
Bozen-Meraner Bahn	2·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2·1
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	2·1
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	2·1
Localbahn Asch-Rossbach	3·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	3·4
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·4
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	4·6
Matraer Vicinalbahnen	5·3
Zagorianer Bahn	5·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	5·7
Mezötur-Turkever Eisenbahn	6·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	6·9
Localbahn Eperies-Bartfeld	7·4
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	7·6
Mährische Westbahn	7·9
Böhmische Commercialbahnen	8·0
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	8·3
Steyrthal-Bahn	8·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	8·7
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	10·5
Biharer Vicinalbahn	10·5
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	10·6
Welser Localbahn	10·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	12·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	13·2
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	14·2
Kolomeaer Localbahnen	15·5
Holics-Gödinger Localbahn	16·4
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	17·3
Stauding-Stramberger Localbahn	17·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	18·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	18·4
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	21·0
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	21·5
Békéser Comitatsbahnen	22·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	23·6
Terret-Kowasnaer Localbahn	23·8
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	24·2
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	24·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	26·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	33·6
Bukowinaer Localbahnen	37·0
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	37·4
Torontaler Localbahnen	39·8
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	41·8
Unterkrainer Bahnen	45·8
Taraczthalbahn	48·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat Februar 1895 resultirende Mindereinnahme gegen das Vorjahr erscheint durch den Ausfall des Elbeverkehres begründet.

Während im laufenden Jahre, nach den jetzigen Witterungsverhältnissen zu schliessen, die Eröffnung der Schiffahrt noch lange verzögert werden kann, begann dieselbe im Vorjahre bereits am 10. Februar, und entwickelte sich nach einer kurzen Unterbrechung bereits am 27. Februar der Verkehr in seinem vollen Umfange, indem im genannten Monate 109.000 t Braunkohlen zur Verschiffung an die Elbe geführt wurden.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch.

Böhmische Commercialbahnen. Die ungünstigen Witterungsverhältnisse haben auch im Monate Februar lang andauernde Verkehrsstörungen verursacht und die Transporteinnahmen wesentlich herabgedrückt.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme beim Personenverkehre gegenüber der Mehrfrequenz erklärt sich dadurch, dass im Februar 1895 kürzere Strecken zurückgelegt wurden als im gleichen Monate des Vorjahres.

Die Mehreinnahme für Güter beruht auf der Zunahme des Kohlenverkehres.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1969, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 21.031, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 23.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Mehreinnahme von fl. 875, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 14.225, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 15.100 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Monates Februar, sowie jene der Betriebsperiode Jänner—Februar 1894 sind definitiv, während die Resultate der gleichen Monate 1895 provisorisch ermittelt wurden.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Im Monate Februar 1895 blieb der Verkehr auf der Strecke Hietzing—Ober-St. Veit in Folge des Canalbaues in der Badgasse in Hietzing noch eingestellt. Die Züge nach Mödling gingen, wie im Monate Jänner d. J., von der Haltestelle „Neue Welt" ab. Ausserdem musste wegen der anhaltenden Schneefälle und Stürme der Verkehr in der Strecke Gr.-Jedlersdorf—Stammersdorf an 8 Tagen und in der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf an 6 Tagen sistirt werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Eisenbahnen, ausschliesslich der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich pro Februar 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderbeförderung von 23.878 Personen mit einem Einnahmenausfalle von fl. 38.448 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 134.215 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 258.576, mithin im Personen- und Güterverkehre zusammen eine Mindereinnahme von fl. 297.024.

Von der im Personenverkehre ausgewiesenen Minderfrequenz und Mindereinnahme entfallen auf die westlichen Staatsbahnen 19.643 Personen mit fl. 18.618 und auf die östlichen Staatsbahnen 4235 Personen mit fl. 19.830.

Dieser Einnahmenausfall im Personenverkehre ist auf die häufigen Verkehrsstörungen zurückzuführen, von welchen im Berichtsmonate die k. k. Staatsbahnlinien in Folge von Schneeverwehungen betroffen waren.

Im Güterverkehre ist auf den westlichen Linien bei einer Minderbeförderung von 25.870 t eine Mehreinnahme von fl. 53.316, auf den östlichen Linien bei einer Minderbeförderung von 108.375 t ein Einnahmenausfall von fl. 311.892 zu verzeichnen.

Wie schon in der Erläuterung zu dem Transporteinnahmen-Ausweise des Monates Jänner bemerkt wurde, erscheint durch die Zusammenlegung der Rechnungen mehrerer Linien im Jahre 1895 die Frequenz derselben nur einmal rapportirt, während im Vorjahre die Frequenzziffern für jede dieser Linien getrennt nachgewiesen wurden. Daraus ergibt sich, dass der nachgewiesene Ausfall in der Güterbeförderung, was die westlichen Linien betrifft, nur ein rein rechnerischer ist und bezüglich der östlichen Linien in Wirklichkeit weit hinter der ausgewiesenen Ziffer zurückbleibt.

Thatsächlich hat auf den westlichen Linien, wodurch sich auch die erzielte Mehreinnahme von fl. 53.316 erklärt, eine Verkehrszunahme in den Artikeln

Kohle	8.989	Wagen
Erze	1.269	„
Rüben und Rübenschnitten	795	„
Erde, Sand und Steine	624	„
Bier	539	„

stattgefunden.

Eine Abnahme der Güterbewegung ist daher nur auf den östlichen Linien eingetreten, und liegt die Ursache dieser Erscheinung theils in dem immer schwächer werdenden Cerealientransport russischer und rumänischer Provenienz, welcher im Vorjahre, dank einer aussergewöhnlich günstigen Geschäftsconjunctur, wesentlich zur Hebung und Belebung des Güterverkehres auf den galizischen Staatsbahnlinien beigetragen hat, theils in den abnormalen Witterungsverhältnissen und den sie begleitenden wiederholten Verkehrsunterbrechungen der Haupt- und Nebenlinien, auf welchen in Galizien und der Bukowina der Verkehr durch 18 Tage Störungen durch Schneeverwehungen erlitt.

Ausser dem Ausfalle von 2675 Wagen Getreide ausländischen Ursprunges sind weitere Minderverfrachtungen auf den östlichen Linien zu verzeichnen in den Artikeln

Schnittholz	1.251	Wagen
diverse Güter	857	„
Kohle	731	„
Heu und Stroh	594	„
Erde, Sand und Steine	548	„

Böhmische Westbahn. Im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres ist im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 6236 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 7730, im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 8754 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 11.959 zu verzeichnen.

Die Mindergebnisse im Personenverkehre sind auf Rechnung des ungünstigen Reisewetters zu setzen, die Minderergebnisse im Güterverkehre der geringeren Verfrachtung von Zucker und verschiedenen Gütern zuzuschreiben.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die Frequenz und die Einnahmen haben sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehre im Entgegenhalte zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres in Folge von mehrtägigen, durch Schneeverwehungen verursachten Verkehrsstörungen abgenommen.

Im Personenverkehre beträgt der Ausfall, bei einer Minderfrequenz von 1028 Personen, fl. 604, im Güterverkehre, bei einer Minderbeförderung von 746 t, fl. 3845.

Bukowinaer Localbahnen. Die Linien der Bukowinaer Localbahnen hatten unter der Ungunst der Witterungsverhältnisse des Berichtsmonates am meisten zu leiden; der Gesammtverkehr war an 12 Tagen in Folge von Schneeverwehungen unterbrochen.

Der Einnahmenausfall dieser Linien ist daher ein bedeutender, und beziffert sich derselbe im Personenverkehre, bei einer Minderfrequenz von 1825 Personen, auf fl. 1610 und im Güterverkehre, bei einer Minderverfrachtung von 8076 t, auf fl. 21.411.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Auch auf dieser Linie wurde der Personen- und Güterverkehr durch mehrtägige Verkehrsstörungen nachtheilig beeinflusst.

Der Personenverkehr weist, bei einer Minderfrequenz von 1985 Reisenden, eine Mindereinnahme von fl. 999, der Güterverkehr, bei einer Minderbeförderung von 918 t, einen Einnahmenausfall von fl. 5309 nach.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Wiener Verbindungsbahn und der Bodensee-Dampfschiffahrt) ergibt sich eine Minderfrequenz von 13.558 Personen und eine Minderbeförderung von 171.358 t mit einer Mindereinnahme für Personen von fl. 41.809 und für Güter von fl. 303.431, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Gegenstandsmonates ein Mindererträgniss von fl. 345.240 ausweist.

Dieser Ausfall fällt jedoch wenig ins Gewicht, wenn einerseits die vielfach eingetretenen Verkehrsunterbrechungen und andererseits die der Vergleichung zu Grunde liegenden, sehr hohen Einnahmenziffern des Vorjahres in Betracht gezogen werden.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Im Monate Februar 1895 wurden 4940 Personen und 7843 t Güter befördert. Vereinnahmt wurden fl. 2023 für Personen und fl. 6376 für Güter, daher im Ganzen fl. 8399 gegen fl. 9670 im gleichen Monate des Vorjahres.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 27.540 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 7065 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 26.692 t und des Erträgnisses um fl. 183.283.

Wesentliche Transportabnahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei	Getreide aller Art	um	64.445·0 t
„	Mehl und Mahlproducten	„	6.283·9 t
„	Zucker, raffinirt	„	2.918·4 t
„	Holz aller Art	„	4.845·4 t
„	Steinen aller Art	„	7.462·4 t
„	Erzen und Schlacken	„	6.125·0 t
„	Eisen und Stahl	„	17.354·0 t
„	Kohlen	„	6.977·4 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 8481 Personen und das Erträgniss um fl. 1881 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 6.189 t und der Einnahmen um fl. 7648.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1895 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar	
					1895				1894		Differz. per Kilom. in Percent		
	1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	2,152.493	1,712.015	1,072 307	4,713.812	5,786.119	729	6,107.281	779	— 6·4	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	3.871	4.813	418	1.639	2.057	137	2.262	151	— 9·3	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	10.275	16.537	4.216	19.316	23.532	134	46.553	265	— 49·4	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.584	. . . .	4.079	4.079	510	4.467	558	— 8·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	4.946	1.789	1.203	2.909	4.112	206	4.969	248	— 16·9	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	2.642	274	512	456	968	57	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.413	1.091	1.477	1.494	2.971	76	3.756	96	— 20·8	39	39
Gailthalbahn	31	. . .	3.010	1.166	1.071	1.707	2.778	90	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.399	1.665	1.105	1.570	2.675	178	3.444	230	— 22.6	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 074	4.900	382	4.752	5.134	156	6.710	203	— 23·2	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów) . .	89	89	10.037	6 211	6.866	7.704	14.570	164	20.878	235	— 30·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.260	4.869	2.387	8.831	11.218	125	11.764	131	— 4·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.686	3.566	174	1.070	1.244	249	1.292	258	— 3·5	5	5
Murthalb. (Unzmarkt-Mauterndorf)	76	. . .	8.979	1.299	3.004	3.502	6.506	86	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	7	. . .	2.081	1.101	591	1.435	2.026	289	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.719	2.181	199	1.640	1.839	108	2.588	152	— 28·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T. . .	10	10	2.271	780	449	903	1.352	135	1.507	151	— 10·6	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	6.818	2.873	1.721	3.950	5.671	177	4.425	138	+ 28·3	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	72	17.310	10.712	7.358	26.110	33.468	250	34.865	484	— 48·3	134	72
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.862	501	575	506	1.081	98	1.517	138	— 29·0	11	11
Welser Localbahn	53	53	12.270	2.508	3.294	2.835	6.129	116	7.380	139	— 16·5	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn . . .	17	17	6.086	17.034	1.403	6.274	7.677	452	9.061	533	— 15·2	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	6.824	1 284	1.459	1.818	3.277	117	2.883	103	+ 13·6	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	1.765	1.404	680	1.716	2.396	141	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.681	21.314	178	7.408	7.586	948	8.103	1.013	— 6·4	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.667	10.211	408	7.619	8.027	334	6.383	266	+ 25·6	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	672	5.543	88	2.413	2.501	500	2.203	440	+ 13·6	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	54.382	94.716	1.414	52.944	54.358	6.795	52.174	6.522	+ 4·2	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	101	101	127.990	610.574	23.635	337.735	361.370	3.578	425 082	4.209	— 15·0	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	138.406	139.025	54.996	234.247	289.243	904	287.497	898	+ 0·7	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	44.953	212.335	25.374	242.583	267.957	1.441	244.957	1.317	+ 9·4	186	186
Linie lit. B	236	236	69.325	256.617	30.225	365.116	395.341	1 675	380.241	1.611	+ 4·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	25.665	58.768	9.870	110.499	120.369	1.323	117.125	1.287	+ 2·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	579.120	804.030	330.996	1,950.913	2,281.909	2.203	2,458.127	2.373	- 7·2	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	51.254	23.941	11.425	21.745	33.170	128	42.699	165	— 22·4	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke . .	64	64	36.903	69.168	12.610	158.280	170.890	2.670	196.784	3.075	— 13·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn . .	15	15	5.982	45.281	1.338	22 834	24.172	1.611	23.580	1.572	+ 2·5	15	15

Vom 1. Jänner bis 28. Februar 1895 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monates		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1895				1894				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1895	1894	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
4,397.491	3,676.960	2,534.947	9,735.045	12,269.992	1.546	2,525.710	10,024.934	12,550.644	1.601	— 3·4	9.276	9.606	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
9.830	10.558	1.054	3.588	4.642	309	1.030	3.768	4.798	320	— 3·4	1.854	1.920	Asch-Rossbach
25.113	35.818	10.051	47.031	57.082	324	12.790	77.753	90.543	514	— 37·0	1.944	3.084	Bukowinaer Localb.
. . . .	9.099	. . . .	8.116	8.116	1.015	. . . .	7.874	7.874	984	+ 3·2	6.090	5.904	Dolina-Wygoda
9.537	3.591	2.386	6.075	8.461	423	2.368	8.800	11.168	558	— 24·2	2·538	3.348	Fehring-Fürstenfeld
5.354	602	1.048	977	2.025	119	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	714	. . .	Friauler Bahn
15.054	2.393	2.988	3.192	6.180	158	2 983	4.111	7.094	182	— 13·2	948	1.092	Fürstenfeld-Hartberg
5.603	1.945	2.048	3.326	5.374	173	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.035	. . .	Gailthalbahn
8.688	3.667	2.317	3.457	5.774	385	2.199	4.885	7.084	472	— 18·4	2.310	2.832	Gleisdorf-Weiz
4.678	11.471	828	11.007	11 835	359	1.385	12.627	14.012	425	— 15·5	2.154	2.550	Kolomeaer Localbahnen
23.036	13.429	16.045	18.474	34.519	388	16.970	27.014	43.984	494	— 21·5	2.328	2.964	Lemberg-Bełzee
17.406	11.400	4.986	18.002	22.988	255	4.848	20 076	24.924	277	— 7·9	1.530	1.662	Mährische Westbahn
3.215	8.958	332	2.688	3.020	604	345	2.315	2.660	532	+ 13·5	3.624	3.192	Mösel-Hüttenberg
18.102	2.924	5.940	7.636	13.576	179	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.074	. . .	Murthalbahn
3.660	1.895	1.050	2.455	3.505	501	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.006	. . .	Plan-Tachau
3.638	16.164	426	11.999	12.425	731	362	3.767	4.129	243	+200·8	4.386	1.458	Potscherad-Wurzmes
5.362	1.809	1.029	1.822	2 851	285	1.098	1.963	3.061	306	— 6·9	1.710	1.836	Schwarzenau-Waidhofen
13.781	4.973	3.480	7.317	10.797	337	3.074	6.109	9.183	287	+ 17·4	2 022	1.722	Strakonitz-Winterberg
38.734	20.994	16.542	52.308	68.850	514	9.947	58.318	68 265	948	— 45·8	3.084	5 688	Unterkrainer Bahnen
5.425	1.218	1.110	1.216	2.326	211	1.038	2.118	3.156	287	— 26·5	1.266	1.722	Vöcklabruck-Kammer
24.282	4.452	6.298	5.478	11.776	222	6.971	6.212	13 183	249	— 10·8	1.332	1.494	Welser Localbahnen
12.154	42.837	2.551	14.465	17.016	1.001	3.611	22.019	25.630	1.508	— 33·6	6.006	9.048	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
13.329	2.656	2.993	4.375	7.368	263	3 033	2.749	5.782	207	+ 27·1	1.578	1.242	Wodňan-Prachatitz
3.728	3.170	1.481	3.678	5.159	303	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.818	. . .	Wotic-Selčan
3.022	55.763	320	17.094	17.414	2.177	349	16.314	16.663	2.083	+ 4·5	13.062	12.498	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
3.691	19.907	950	14.731	15.681	653	950	14.330	15.280	637	+ 2·5	3.912	3.816	Časlau-Zawratetz
2.017	11.196	394	4.906	5.300	1.060	144	4.653	4.797	959	+ 10·5	6.360	5.748	Königshan-Schatzlar
113.451	197.493	2.950	110.821	113.771	14.221	2.367	107.854	110.221	13.778	+ 3·2	85.326	82.668	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
256.585	1,298.138	53.232	709.776	763.008	7.555	53.756	761.001	814.757	8.067	— 6·3	45.330	48.402	Aussig-Teplitzer Eisenb.
289.582	301.628	116.620	499.016	615.636	1.924	116.435	487.250	603.685	1.887	+ 2 0	11.544	11.322	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
95.213	461.511	54.635	522.535	577.170	3.103	50.464	473.006	523.470	2.814	+ 10·3	18.618	16.884	Linie lit. A
142.909	563.641	63.632	793.033	856.665	3.630	59.910	759.555	819.465	3.472	+ 4·6	21.780	20.832	Linie lit. B
52.505	125.420	19.742	235.824	255.566	2.807	19.887	238.144	258.031	2 836	— 1·0	16.842	17.016	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
1,190.074	1,798.966	765.369	4,215.426	4,980.795	4.808	737.196	4,558.614	5,295.810	5.112	— 6·0	28.848	30.672	Hauptbahnnetz
111.473	54.797	24.732	50.355	75.087	290	27.552	64.080	91.632	354	— 18·1	1.740	2.124	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
79.005	156.231	29.365	274.127	303.492	4.742	31.409	301.667	333.076	5.204	— 8·9	28.452	31.224	Oesterr. Strecke
11.815	97.434	2.689	50.150	52.839	3.523	2.950	46.378	49.328	3.289	+ 7·1	21.138	19.734	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1894 (Kilometer)	Im Monate Februar 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Im Monate Februar 1895 wurden befördert: Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Februar bis 28. Februar 1895 (Kilometer)	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Februar bis 28. Februar 1894 (Kilometer)
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	195.297	199.798	122.392	525.969	648.361	1.032	706.276	1.125	— 8·3	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	87.767	254.441	46.030	360.243	406.273	1.319	444.682	1.444	— 8·7	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	369.811	590.454	318.038	1,434.806	1,752.844	1 283	1,773.265	1.298	— 1·2	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	22.950	18.097	6.221	17.837	24.058	729	24.089	730	— 0·1	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	590.158	330.350	530.988	1,758.218	2,289.206	1.513	2,447.983	1.618	— 6·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.992	. . . .	597	. . . .	597	149	677	169	— 11·8	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	105.267	123.517	36.203	210.320	246.523	865	238.610	837	+ 3·3	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	56.437	22.072	14.791	26.034	40.825	459	45.837	515	— 10·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	18.267	44.800	6.125	57.355	63.480	977	69.566	1.070	— 8·7	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	3.451	1.407	372	756	1.228	161	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	17.774	21.213	4.836	22.465	27.301	143	31.443	165	— 13·3	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	14.965	4.169	9.554	8.578	18.132	585	19.046	614	— 4·7	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	1.340	923	660	1.907	2.567	103	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt – Auscha	25	25	1.812	1.968	577	3.237	3.814	153	3.281	131	+ 16·8	25	25
Kremsthalbahn	70	70	14.686	7.852	4.577	10.145	14.722	210	13.289	190	+ 10·5	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.428	3.103	929	1.323	2.252	751	1.997	666	+ 12·8	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.082	672	4 494	1.520	6.014	251	5.895	246	+ 2·0	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	7 272	1.157	4.296	5.333	9.629	166	9.072	156	+ 6·4	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	6.631	4.489	1.210	3.311	4.521	565	4.859	607	— 6·9	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.656	1.597	440	1.820	2.260	151	2.688	179	— 15·6	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	1.936	355	646	559	1.205	48	1.398	56	— 14·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	35.997	12.255	11.623	11.817	23.440	689	13.568	1.131	— 39·1	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	64	7.422	1.333	2.795	2.538	5.333	80	5.833	91	— 12·1	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.312	15.005	1 112	9.809	10.921	607	12.536	696	— 12·8	18	18
Steyrthalbahn	48	48	8.609	3.125	2.630	3.540	6.170	129	7.197	150	— 14·0	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.434	27.165	133	16.910	17.043	1.704	14.536	1.454	+ 17·2	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	4.295	7.912	1.471	9.706	11.177	287	13.942	357	— 19·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	6.540	4.504	1.525	4.030	5.555	113	5.262	107	+ 5·6	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	. . . .	882	. . . .	1.266	1.266	158	. . . .	. . .	. . .	4	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	43.089	5.160	3.993	3.206	7.199	720	6.379	638	+ 12 9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	40	45	105.862	432	13.773	448	14.221	356	19.802	440	— 19·1	40	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	30.598	. . . .	3.433	. . . .	3.433	286	3.544	295	— 3·1	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	100.224	. . . .	7.622	. . . .	7.622	1.089	6.710	959	+ 13·6	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	59.413	914	3.939	454	4.393	732	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	63.708	. . . .	4.770	. . . .	4.770	795	4.479	746	+ 6.6	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	3.669	2.350	539	1.295	1.834	131	2.421	173	— 24·3	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	30.085	837	3.897	390	4.287	238	3.362	258	— 7·7	16	13
Summe	16.387	16.011	5,462.327	5,870.988	2,792.639	12,851.509	15,644.148	955	16,486.081	1030	— 7·3	16.381	16.011

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar: 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate: 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
404 088	428.193	279.161	1,072.402	1,351.563	2.152	288 689	1,170.312	1,459.001	2.323	— 7·4	12.912	13.932	Garantirte Strecken
187.727	517.541	109.369	737.750	847.119	2.750	113.926	791.637	905.563	2.940	— 6·5	16.500	17.640	Ergänzungsnetz
													Oest.-ung. Staatsb.-Ges.
841.756	1.221.844	723.912	2,969.088	3,693.000	2.703	685.512	3,106.426	3,791.938	2.776	— 2·6	16.221	16.655	Oesterr. Linien
45 307	40.892	12.091	38.120	50.211	1.522	11.484	37.404	48.888	1.481	+ 2·8	9.132	8.886	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
1,201.694	706.891	1,050.304	3,618.414	4,668.718	3.086	1,086.401	3,784 483	4,870.884	3.219	— 4·1	18.516	19.314	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
8 082	.....	1.185	.....	1.185	296	1.324	.....	1.324	331	— 10·6	1.776	1.986	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
216.208	256.632	85.466	436.348	521.814	1.831	83.554	431.229	514.783	1.806	+ 1·4	10.980	10.836	Südnordd. Verbindgsb.
56.437	22.072	30.169	53.235	83.404	937	33.154	57.403	90.557	1.017	— 7·9	5.622	6.102	Wien-Aspang Bahn
35.671	97.779	12.048	126 317	138.365	2.129	11.070	134.250	145.320	2.236	— 4·8	12.774	13.416	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
7.698	2.934	839	1.558	2.397	342	....	.....	.....	...	...	2.052	...	Auspitzer Localbahn
37.768	51.943	10.261	49.185	59.446	311	11.162	53.337	64.499	338	— 8·0	1.866	2.028	Böhm. Commerialb.
28.879	8.392	18.182	17.434	35.616	1.149	18.720	17.650	36.370	1.173	— 2·0	6.894	7.038	Bozen-Meraner Bahn
2.489	1.973	1.224	3.715	4.939	198	....	.....	.....	...	...	1.188	...	Deutschbrod-Humpoletz
4.028	3.903	1.270	6.399	7.669	306	1.480	6.527	8.007	320	— 4·4	1.836	1.920	Gr.-Priesen-W.-Auscha
28.928	16.561	9.285	21.172	30.457	435	9 093	18.279	27.372	391	+ 11·3	2.610	2.346	Kremsthalbahn
16.438	6.162	1.752	2.542	4.294	1.431	1.446	2.911	4.357	1,452	— 1·5	8.580	8.712	Kuttenberger Localb.
15 822	1.607	8.544	3.216	11.760	490	7.541	3.690	11.231	468	+ 4·7	2.940	2 808	Mori-Arco-Riva a. G.
12.805	2.359	8.290	10.871	19.161	330	9.010	10.159	19.169	331	— 0·3	1.980	1.986	Mühlkreisbahn
14.283	10.235	2.606	7.794	10.400	1.300	2.745	7.438	10.183	1.273	+ 2·1	7.800	7.638	Neutitscheiner Localb.
3.398	3.634	893	4.088	4.981	332	1.195	5.108	6.303	420	— 21·0	1.992	2.520	Reichenau a/K.-Solnitz
3.887	754	1.248	1.215	2.463	99	1.569	1.119	2.688	108	— 8·3	594	648	Radkersburg-Luttenbg.
76.856	25.592	24.333	24.580	48.913	1.439	11.388	18.273	29.661	2.472	— 41·8	8.628	14.832	Reichenberg-Gablonz-T.
15.183	3.932	5.595	5.937	11.532	172	5.991	5.412	11.403	178	— 3·4	1.032	1.068	Salzkammergut-Localb.
10.544	32.151	2.185	21.133	23.318	1.295	1.995	26.361	28.356	1.575	— 17·8	7.770	9.450	Stauding-Stramberger
17.719	7.308	5.330	7.970	13.300	277	6.050	8.484	14.534	303	— 8·6	1.662	1.818	Steyrthalbahn
3.010	54.465	279	34.973	35.252	3.525	266	29.763	30.029	3.003	+ 17·4	21.150	18.018	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
9.197	17.275	3.081	21.250	24.331	624	3.186	23.981	27.167	697	— 10·5	3.744	4.182	Cilli-Wöllan
13.641	8.531	3.158	7.766	10.924	223	3.539	6.781	10.320	211	+ 5·7	1.338	1.266	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
.....	882	....	1.266	1.266	317	....	.....	.....	...	...	1.902	...	Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
88.233	10.480	8.036	6.595	14.631	1.463	6.987	4.482	11.469	1.147	+ 28·0	8.778	6.882	Brünner Localeisenb.-G.
242.155	917	30.317	1.181	31.498	787	39.068	1.552	40.620	903	— 12·8	4.722	5.418	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
61.568	.....	7.303	.....	7.303	609	7.309	.....	7.309	609	...	3.654	3.654	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
201.471	.....	15.284	.....	15.284	2.183	14.119	.....	14.119	2.017	+ 8·3	13.098	12.102	Dampftr. Wien-Nussd.
123.506	1.909	8.302	951	9.253	1.542	....	.....	.....	...	...	9.252	...	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
132.947	.....	9.903	.....	9.903	1.651	9.061	.....	9.061	1.510	+ 9·3	9.906	9.060	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
7.559	4.350	1.130	2.990	4.120	294	1.126	3.382	4.508	322	— 8·7	1.764	1.932	Salzburger Eisenb. u. Tr.
60.806	2.692	7.440	1.208	8.648	541	6.559	86	6.645	511	+ 5·9	3.246	3.066	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
11,256.330	12,607.893	6,256.335	26,790.184	33,046.519	2.017	6,198.850	27,898.177	34,097.027	2.130	— 5·3	12.102	12.780	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1895	1894	Im Monate Februar 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	1.985.000	1,298.700	1,180.500	4,545.400	5,725.900	758	5,929.669	792	— 1·3	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	18.700	23.000	7.500	27.500	35.000	515	41.895	616	— 16·4	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	15.000	3.300	7.500	6.500	14.000	126	13.393	120	+ 5·0	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	4.500	1.300	1.800	2.000	3.800	63	3.297	54	+ 16·6	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.000	1.100	2.800	2.200	5.000	61	4.276	52	+ 17·3	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.600	1.600	1.800	2.500	4.300	87	5.195	106	— 17·9	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	18.000	5.400	7.200	10.800	18.000	136	17.478	132	+ 3·0	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	4.000	2.100	2.000	3.200	5.200	81	5.711	89	— 8·9	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	1.300	1.100	400	2.200	2.600	108	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	9.000	3.500	5.400	6.900	12.300	92	12.395	93	— 1·0	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	6.600	3.300	3.300	4.700	8.000	140	7.123	125	+ 12·0	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	3.400	950	1.700	1.900	3.600	109	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	3.400	900	1.700	1.800	3.500	67	3.206	61	+ 9·8	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	5.300	4.000	2.400	8.100	10.500	210	9.848	197	+ 6·6	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	13.800	5.400	11.100	10.900	22.000	314	18.752	268	+ 17·1	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	8.800	3.300	4.400	6.600	11.000	93	11.270	95	— 2·1	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	18.600	7.300	9.300	14.700	24.000	196	21.722	178	+ 10·1	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	. . .	800	100	250	150	400	30	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	3.200	1.100	1.600	1.900	3.500	109	2.876	91	+ 19·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.000	600	400	600	1.000	83	994	83	. . .	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	. . .	600	550	300	1.100	1.400	53	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	40	6.000	4.600	3.000	7.000	10.000	178	4.667	116	+ 53·4	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	2.400	2.600	1.200	4.000	5.200	115	6.060	134	— 14·2	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	3.800	750	1.900	1.500	3.400	103	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	2.600	900	1.050	1.150	2.200	95	2.409	104	— 8·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	3.200	2.600	1.600	4.000	5.600	63	7.704	86	— 26·7	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	3.600	2.100	2.200	2.600	4.800	145	5.042	153	— 5·2	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	7.500	2.900	3.000	5.800	8.800	69	10.367	81	— 14·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	1.600	550	500	700	1.200	75	1.282	80	— 6·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	2.500	2.400	1.100	4.800	5.900	143	5.803	141	+ 1·4	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	2.800	3.500	2.500	7.000	9.500	166	8.013	140	+ 18·5	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	2.800	5.600	700	7.300	8.000	444	5.617	312	+ 42·3	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	2.600	2.000	1.300	3.300	4.600	131	6.772	193	— 32·1	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.600	100	1.900	2.000	111	1.427	79	+ 40·5	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	6.800	5.600	3.700	11.300	15.000	123	4.937	100	+ 23·0	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.200	2.400	1.900	2.600	4.500	96	3.526	75	+ 28·0	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	10.000	2.200	5.000	4.500	9.500	179	10.082	190	— 5·8	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	4.800	350	1.200	300	1.500	71	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	8.000	3.500	4.000	7.000	11.000	183	10.974	183	. . .	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.000	1.400	2.100	1.900	4.000	102	4.239	108	— 5·5	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély . .	37	37	5.000	850	2.500	1.100	3.600	97	3.092	83	+ 16·8	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	3.400	5.000	4.500	8.000	12.500	116	11.499	107	+ 8·4	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	350	100	150	200	350	11	419	13	— 15·4	32	32
Torontáler Localbahnen	182	109	25.100	5.700	11.300	11.500	22.800	125	27.477	252	— 50·4	182	109
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	2.500	1.550	1.500	2.000	3.500	109	3.722	116	— 6·0	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	7.000	2.300	3.500	4.500	8.000	101	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	52·5	50	2.100	8.000	2.600	8.800	11.400	217	11.218	224	— 3·1	52·5	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	1.800	300	800	450	1.250	33	1.165	31	+ 6·4	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	31.000	18.000	14.000	36.000	50.000	168	47.074	158	+ 6·3	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	16.200	6.000	8.100	12.000	20.100	173	22.418	193	— 10·3	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	1.200	900	600	900	1.500	166	1.032	114	+ 45·6	9	9
Zsitvathalbahn	41	. . .	3.700	2.300	1.500	4.500	6.000	146	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	67.099	153.954	33.531	266.694	300.225	782	330.877	862	— 9·3	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	3.245	29.649	1.566	35.613	37.179	549	44.464	658	— 16·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	118	118	35.833	30.602	10.588	44.030	54.618	463	63.184	536	— 13·6	118	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	703	703	152.420	149.900	84.378	414.631	499.009	709	533.522	759	— 6·6	703	703

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monats 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
4,105.000	2,609.200	2,470.500	9,132.100	11,602.600	1.537	2,437.857	9,859.518	12,297.375	1.642	— 6·4	9.222	9.852	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
38.700	41.700	15.500	50.000	65.500	963	18.474	64.002	82.476	1.213	— 20·6	5.778	7.278	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
33.400	6.450	16.700	12.800	29.500	265	18.038	10.274	28.312	255	+ 3·9	1.590	1.530	Bács-Bodrogher Com. B.
9.000	2.800	3.600	4.200	7.800	130	3.760	3.088	6.848	114	+ 14·0	780	684	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
14.500	2.600	5.800	5.200	11.000	134	6.414	3.171	9.585	116	+ 15·5	804	696	Békés-Csanáder Bahn
7.000	3.000	3.500	4.600	8.100	165	3.427	7.036	10.463	213	— 22·5	990	1.278	Békéser Comitatsbahnen
38.000	9.900	15.200	19.700	34.900	264	17.072	21.834	38.906	295	— 10·5	1.584	1.770	Biharer Vicinalbahn
8.600	4.600	4.300	6.900	11.200	175	6.056	5.121	11.177	174	+ 0·5	1.050	1.044	Budapest-Lájosmizse
3.900	2.800	900	5.700	6.600	275	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.650	. . .	Csetnekthal-Bahn
19.000	6.500	11.400	12.900	24.300	182	12.727	13.461	26.188	197	— 7·6	1.092	1.182	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar
14.400	6.900	7.200	9.400	16.600	291	7.715	7.979	15.694	275	+ 5·8	1.746	1.650	Debreczin-Hajdu-Nánás
7.800	1.750	3.900	3.200	7.100	215	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.290	. . .	Debreczin — Nagy-Léta
7.400	1.900	3.700	3.800	7.500	144	4.228	2.465	6.693	128	+ 12·5	864	768	Felek-Fogaraser Bahn
10.400	9.100	4.700	18.300	23.000	460	4.908	16.955	21.863	437	+ 5·2	2.760	2.622	Gran — Almás-Füzitö
27.500	9.900	22.100	19.900	42.000	600	19.538	18.182	37.720	539	+ 11·3	3.600	3.234	G. Kikinda-G. Becskerek
18.400	6.900	9.200	13.800	23.000	195	10.013	12.894	22.907	194	+ 0·5	1.170	1.164	Grosswardein-B.-Vaskoh
36.600	14.500	18.300	29.200	47.500	389	19.766	21.646	41.412	339	+ 14·7	2.334	2.034	Háromszéker Localb.
2.000	200	600	300	900	69	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	414	. . .	Hermannst.-N. Disznod
6.800	2.400	3.400	4.100	7.500	234	3.740	2.377	6.117	191	+ 22·5	1.404	1.146	Hermannst.-Rothenthp.
2.100	1.100	850	1.150	2.000	166	766	1.222	1.988	165	+ 0·6	996	990	Hidegkut-Gyönk-Tamási
1.500	700	750	1.400	2.150	82	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	492	. . .	Kaposvár-Mocsolad
13.000	8.300	6.500	12.500	19.000	339	5.250	4.440	9.690	242	+ 40·0	2.034	1.452	Kaschau-Torna
5.400	5.000	2.700	7.500	10.200	226	3.681	9.662	13.343	296	— 23·6	1.356	1.776	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
7.400	1.250	3.700	2.500	6.200	187	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.122	. . .	Körös-Belovar Lb.
6.100	2.200	2.450	2.850	5.300	230	2.356	3.270	5.626	244	— 5·7	1.380	1.464	Kun-St. Marton-Szentes
7.200	4.600	3.600	7.000	10.600	119	3.798	9.068	12.866	144	— 17·3	714	864	Máros-Ludás — Bistritz
7.700	3.900	4.700	4.800	9.500	288	3.968	5.290	9.258	280	+ 2·8	1.728	1.680	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
18.700	6.400	7.500	12.900	20.400	160	6.750	14.791	21.541	169	— 5·3	960	1.014	Matraer Vicinalbahnen
3.500	1.150	1.050	1,450	2.500	156	1.328	1.342	2.670	167	— 6·6	936	1.002	Mezötur-Turkever E.
5.600	4.400	2.500	8.900	11.400	278	1.982	7.653	9.635	235	+ 18·3	1.668	1.410	Murányithalbahn
6.500	6.900	5.600	13.900	19.500	342	5.781	11.918	17.699	310	+ 10·3	2.052	1.860	Nyiregyháza-M.-Szalka
6.000	11.900	1.500	15.500	17.000	944	1.383	12.622	14.005	777	+ 21·4	5.664	4.662	Petroszény-Lupény
5.400	4.400	2.700	6.900	9.600	274	5.458	9.879	15.337	438	— 37·4	1.644	2.628	P. Tenyö-K. Szt. Marton
600	4.000	200	4.800	5 000	277	163	3.531	3.694	205	+ 35·1	1.662	1.230	Ruma-Vrdnik
15.000	9.300	8.200	18.800	27.000	221	3.104	6.608	9.712	198	+ 11·6	1.326	1.188	Slavonische Localbahn
8.600	4.200	3.900	4.600	8.500	180	4.415	2.963	7.378	157	+ 14·6	1.080	942	Somogy-Szobb-Barcs
19.800	4.800	9.900	9.700	19.600	370	9.399	10.655	20.054	378	— 2·1	2.220	2.268	Steinamanger-Pinkafeld
9.600	1.350	2.400	1.400	3.800	181	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.086	. . .	Steinamanger-Rum
15.000	7.000	7.500	14.000	21.500	358	6.646	15.346	21.992	366	— 2·1	2.148	2.196	Száthmar-Nagybánya
6.100	2.700	4.300	3.700	8.000	205	3.720	4.241	7.961	204	+ 0·5	1.230	1.224	Székler Bahn
10.000	1.650	5.000	2.100	7.100	192	5.550	893	6.443	174	+ 10·3	1.152	1.044	Szentes-H.-M.-Vasárhely
7.200	12.000	9.500	19.200	28.700	268	9.197	18.296	27.493	257	+ 4·2	1.608	1.542	Szilágyságer Eisenb.
850	150	350	350	700	22	621	761	1.382	43	— 48·8	132	258	Taraczthal-Bahn
53.900	10.400	24.300	21.000	45.300	249	14.704	30.333	45.037	413	— 39·8	1.494	2.478	Torontáler Localb.
5.000	3.250	3.000	4.300	7.300	228	2.840	4.617	7.457	233	— 2·1	1.368	1.398	Ujszász-Jaszapáther E.
12.000	3.800	6.000	7.500	13.500	170	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.020	. . .	Versec — Kubin-Dunap.
4.600	16.100	5.600	17.800	23.400	446	5.195	16.804	21.999	439	+ 1·6	2.676	2.634	Vinkovce-Brčka
3.800	800	1.700	1.150	2.850	77	1.633	848	2.481	67	+ 14·9	462	402	Warasdin-Golubovec
62.100	38.500	28.000	77.000	105.000	353	32.825	63.544	96.369	324	+ 8·9	2.118	1.944	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
34.600	12.100	17.300	24.300	41.600	358	17.088	26.932	44.020	379	— 5·5	2.148	2.274	Zagorianer Bahn
2.800	1.700	1.400	1.700	3.100	344	1.437	732	2.169	241	+ 42·7	2.064	1.446	Zsebely-Csákovárer Lb.
7.200	4.400	2.900	8.600	11.500	280	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.680	. . .	Zsitvathalbahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
142.022	322.959	71.123	501.344	572.467	1.491	78.169	531.078	609.247	1.587	— 6·1	8.946	9.522	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
6.878	60.529	3.292	71.547	74.839	1.107	3.776	83.972	87.748	1.297	— 14·7	6.642	7.788	Mohács-Fünfkirchner E.
75.246	73.612	22.095	98.870	120.965	1.024	23.738	115.629	139.367	1.181	— 13·3	6.144	7.086	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
262.034	304 525	214.109	869.695	1,083.804	1.541	219.579	909.419	1,128.998	1.606	— 4·0	9.246	9.636	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)	Im Monate Februar 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 28. Februar 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	38.439	26.570	21.950	52.860	74.810	230	83.930	258	— 10·8	325	325
Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	393	6.505	137	8.624	8.761	228	8.877	231	— 1·3	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	372	759	100	680	780	37	771	36	+ 2·8	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	3.521	10.305	3.598	20.989	24.587	200	28.090	228	— 12·3	123	123
Budapester Localbahnen	47	42·2	140.285	1.677	16.865	1.175	18.040	384	16.327	388	— 1·0	47	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	39.347	1.214	3.966	270	4.236	529	3.420	427	+ 21·5	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	2.534	2.638	1.746	5.652	7.398	165	7.682	171	— 4·1	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.041	9.782	714	970	1.684	51	894	27	+ 88·8	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	5.484	1.219	1.297	1.656	2.953	173	2.705	159	+ 8·8	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	7.857	502	1.802	474	2.276	84	1.797	66	+ 27·3	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.054	765	124	489	613	171	555	162	+ 5·6	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	1.643	3.596	267	997	1.264	140	1.130	126	+ 11·1	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	1.775	715	608	1.045	1.653	165	2.454	245	— 32·6	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	2.586	920	794	769	1.563	120	1.610	124	— 3·2	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	4.220	8.270	973	12.910	13.883	229	12.823	211	+ 8·5	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	2.705	6.256	1.050	11.954	13.004	153	10.270	151	+ 1·3	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	4.125	5.155	1.075	3.252	4.327	288	4.330	288	. . .	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	21.608	10.632	13.989	22.411	36.400	164	30.469	137	+ 19·6	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.139	2.304	276	1.040	1.316	109	913	76	+ 43·4	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	. . .	1.367	263	216	270	486	48	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	6	3.600	1	1.050	1·051	181	1.393	240	— 24·5	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	. . .	6.000	5.620	1.913	8.738	10.651	248	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Summe	13.258	12.687	2,857.548	1,940.522	1,545.974	5,749.493	7,295.467	550	7,529.624	593	— 7·3	13.258	12.687
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.387	16.011	5,462.327	5,870.988	2,792.639	12,851.509	15,644.148	955	16,486.081	1.030	— 7·3	16.381	16.011
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.258	12.687	2,857.548	1,940.522	1,545.974	5,749.493	7,295.467	550	7,529.624	593	— 7·3	13.258	12.687
Hauptsumme	29.625	28.698	8,319.875	7,811.510	4,338.613	18,601.002	22,939.615	774	24,015.705	837	— 7·5	29.639	28.698
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	182	. . . .	66	. . . .	66	. . .	255	. . .	. . .	. . .	. . .
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.288	2.590	3.029	7.585	10.614	101	12.525	119	— 15·1	105	105
K. und k. Bosna-Bahn:													
Bosn.-Brod—Zenica	190	190	8.539	17.244	9.610	46.699	56.309	296	60.182	316	— 6·7	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	9.232	8.272	6.060	18.156	24.216	306	25.024	316	— 3·2	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen	316	275	23.825	18.266	9.322	33.276	42.598	135	44.562	162	— 17·0	316	275

*) Der Betrieb bleibt während des Winters eingestellt.

Transportabnahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art . . . . . . um 132·4 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . . um 197·4 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 1.081·1 t
„ Holz aller Art . . . . „ 516·8 t
„ Steinen aller Art . . . . „ 1664·3 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 571·8 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 512 Personen und das Erträgniss um fl. 545 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 3356 t und des Erträgnisses um fl. 576 zu constatiren, wobei die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, „Holz aller Art“, „Erze und Schlacken“, sowie „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall, und die Artikel „Zucker, raffinirt und roh“, dann „Steine aller Art“ eine Mehrverfrachtung aufweisen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat Februar 1895 resultirt im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres ein Minus von fl. 56.546, welches hauptsächlich dem Ausbleiben der Karwiner Kohlentransporte zugeschrieben werden muss.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate Februar 1895 ergibt sich gegenüber derselben Periode

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 28. Februar 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
81.823	53.483	47.010	106.230	153.240	471	49.430	129.000	178.430	549	— 14·2	2.826	3.294	Arader u. Csánader E.
839	15.286	307	17.300	17.607	459	448	17.305	17.753	465	— 1·2	2.754	2.790	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
738	1.945	210	1.400	1.610	76	273	1,278	1.551	74	+ 2·7	456	444	Borossebes-Menyháza
7.538	22.972	7.760	43.229	50.989	414	8.612	40.879	49.491	402	+ 2·9	2.484	2.412	Barcs-Pakraczer E.
288.868	3.898	34.377	2.595	36.972	786	30.565	2.461	33.026	782	+ 0·5	4.716	4.692	Budapester Localb.
78.567	2.962	7.653	1.043	8.696	1.087	6.166	1.059	7.225	903	+ 20 3	6.522	5·418	Budapest-Szt. Lörincz
5.785	4.826	3.927	10.610	14.537	324	4.076	11.606	15.682	350	— 7·4	1.944	2.100	Eperjes-Bartfeld
6.569	23.269	1.395	14.770	16.165	490	963	11.548	12.511	379	+ 29·0	2.940	2.274	Gölnitzthal-Bahn
11 550	1.896	2.871	2.726	5.597	329	3.048	2.810	5.858	345	— 4·6	1.974	2.070	Güns-Steinamanger
18.204	1.183	3 808	1.192	5.000	185	2.967	782	3.749	138	+ 34·0	1.110	828	Haraszti-Ráczkeve
2.259	2.164	268	1.237	1.505	442	373	1.426	1 799	529	— 16·4	2.652	3.174	Holics-Gödinger Localb.
3.560	6.915	549	1.943	2.492	277	606	1.349	1.955	217	+ 27·6	1.662	1.302	Késmark-Szepes-Bélá
3.943	1.395	1.352	2.006	3.358	335	1.566	2.898	4.464	446	— 24·8	2.010	2 676	Keszthély-B. Szt. György
5.859	2 133	1.783	1.645	3.428	264	1.753	1.521	3.274	252	+ 4·7	1.584	1 512	Löcsethal-Bahn
9 142	16.978	2.179	26.309	28.488	476	2.432	25.911	28.343	467	+ 1·3	2·856	2.802	Marmaroser Salzb. A.-G.
6.753	13.825	2.631	27.225	29.856	351	2.310	20.158	22.468	330	+ 6·3	2.106	1.980	Nagy-Károly-Somkuti
8.650	10.271	2.123	6.534	8.657	577	2.463	5.841	8.304	554	+ 4·1	3.462	3.324	Poprádthal-Bahn
50.207	20.580	30.851	44.749	75.600	340	28.305	39.667	67.972	306	+ 11·1	2.040	1.836	Számosthal-Bahn
2.431	4.222	600	1.952	2.552	213	567	1.154	1.721	143	+ 48·9	1.278	858	Szepes-Béla-Podolin
2.918	748	569	618	1.187	118	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	708	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
12	7.200	2	2.100	2.102	362	5	2.750	2 755	475	— 23·8	2.172	2.850	Terret-Kowaszna
12.300	10.300	3.871	15.483	19.354	450	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.700	. . .	Ungthalbahn
5,877.945	3,933.576	3,274.765	11,571.702	14,846.467	1.120	3,226.961	12,329.765	15,556.726	1.226	— 8·6	6.720	7.356	**Summe**
													Recapitulation.
11,256.330	12,607.893	6,256.335	26,790.184	33,046.519	2.017	6,198.850	27,898.177	34,097.027	2.130	— 5·3	12.102	12.780	**Se. d. österr. Eisenb.**
5,877.945	3,933.576	3,274.765	11,571.702	14,846.467	1.120	3,226.961	12,329.765	15,556.726	1.226	— 8·6	6.720	7.356	**Se. d. ungar. Eisenb.**
17,134.275	16,541.469	9,531.100	38,361.886	47,892.986	1.616	9,425.811	40,227.942	49,653.753	1.730	— 6·6	9.696	10.380	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	1894 Pers. u. Gep.	1894 Güter	1894 im Ganzen	1894 per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
661	5	249	5	254	. . .	485	. . . . .	485	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut-L.-B.)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	1894 Pers. u. Gep.	1894 Güter	1894 im Ganzen	1894 per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
15.652	6.486	6.661	18.302	24.963	238	6.803	17.972	24.775	236	+ 0·8	1.426	1.416	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
. . . . .	. . . . .	20.130	91.271	111.401	586	25.418	89.000	114.418	602	— 2·7	3.516	3.612	B.-Brod—Zenica
. . . . .	. . . . .	12.572	37.305	49.877	631	10.569	37.007	47.576	602	+ 4·8	3.786	3.612	Zenica—Sarajevo
50.597	36.547	19.394	73.460	92.854	294	18.449	67.911	86.360	314	— 6·0	1.764	1.884	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

des Vorjahres sowohl aus dem Personen-, wie aus dem Güterverkehre ein Einnahmen a u s f a l l von fl. 121, bezw. fl. 217; bei ersterem in Folge Abnahme der Frequenz um 528 Personen, beim Güterverkehre, trotz der Mehrbeförderung von 427 t, in Folge geringerer Transporte höher tarifirender Güter.

O e s t e r r. N o r d w e s t b a h n u n d S ü d n o r d d e u t s c h e V e r b i n d u n g s b a h n. Der Vergleich der im Monate Februar 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. P e r s o n e n:

(provisorische Einnahmen pro Februar 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	+ 240	Personen	— fl. 10.901·22
Ergänzungsnetz . . .	— 5.301	„	— „ 5.044·09
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 8.271	„	— „ 82·78

Bei dem g a r a n t i r t e n N e t z e und bei der S ü d n o r d d e u t s c h e n V e r b i n d u n g s b a h n steht der Zunahme der Frequenz auf kurzen Strecken eine wesentliche Abnahme auf längeren Strecken gegenüber.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro Februar 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 2.515 t	— fl.	47.013·53
„ „ Ergänzungsnetz	+ 27.995 t	— „	33.365·12
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 4.606 t	+ „	7.995·47

Auf dem garantirten Netze ist der Einnahmenausfall dem Umstande zuzuschreiben, dass — da die provisorischen Einnahmen des laufenden Jahres mit den definitiven des Vorjahres verglichen werden — die den Februareinnahmen des Vorjahres zugute kommende Buchung aus den Cartelleinnahmen die Vergleichsbasis verschiebt.

Beim Ergänzungsnetze stand einer starken Zunahme des Braunkohlenverkehres auf kurzen Strecken eine Abnahme des Verkehres auf langen Strecken, unter Anderem der Hafertransporte via Wildenschwert—Tetschen, gegenüber.

Südbahn-Gesellschaft. Die Transporteinnahmen des Gesammtnetzes der Gesellschaft haben im Monate Februar 1895 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Verminderung von fl. 193.261 erfahren, wovon auf den Personenverkehr fl. 45.875 und auf den Güterverkehr fl. 147.386 entfallen.

Der Einnahmenausfall ist in erster Linie den vielfachen, durch Schneeverwehungen hervorgerufenen Verkehrsstörungen zuzuschreiben.

Von den gesellschaftlichen Localbahnen weisen Mindereinnahmen nach Liesing-Kaltenleutgeben um fl. 90 und die elektrische Bahn Mödling-Brühl um fl. 80.

Bei der ersteren Bahn hat der schwächere Güterverkehr die Einnahmen ungünstig beeinflusst.

Dagegen ist auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg eine Mehreinnahme von fl. 61 zu verzeichnen, welche sich aus dem stärkeren Personenverkehre ergibt.

Von den im Betriebe der Südbahn befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben in der erwähnten Periode Einnahmenausfälle erfahren die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 6086, die Localbahnen Radkersburg-Luttenberg um fl. 193 und Cilli-Wöllan um fl. 2765, schliesslich die Barcs-Pakraczer Bahn um fl. 3503.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn rühren die Mindereinnahmen aus dem Güterverkehre, bei den übrigen drei Bahnen aus dem Personen- und Güterverkehre her.

Steigerungen in den Einnahmen haben erfahren die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 592, die Graz-Köflacher Bahn um fl. 3244 und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um fl. 248, welche Steigerungen durchwegs aus dem Güterverkehre resultiren.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat Februar 1895 ergibt sich gegenüber dem Resultate desselben Monates 1894 ein Ausfall von fl. 5012, von welchem fl. 2024 auf den Personen- und fl. 2988 auf den Güterverkehr entfallen.

Dieser Ausfall ist einerseits dadurch erklärt, dass für das Vorjahr die definitiv, für das laufende Jahr jedoch die provisorisch ermittelten Einnahmen zur Vergleichung gezogen wurden; andererseits ist sowohl im Personen-, sowie auch im Güterverkehre ein grösserer Betrag des Einnahmenausfalles auf die im Monate Februar 1895 vorherrschende, besonders ungünstige Witterung, sowie auf die in Folge von Schneeverwehungen auf Vorbahnen eingetretenen Verkehrseinstellungen zurückzuführen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Leitomischl-Polička. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Johann Lenoch, Bezirksobmann in Leitomischl, und Consorten vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Leitomischl nach Polička nebst einer Abzweigung von Breitenthal nach Proseč die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 17. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 17.269.]

Projectirte Localbahn Borysław-Stebnik. (Ergebniss der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 14. und 15. Jänner durchgeführten Trassenrevision der projectirten normalspurigen Localbahn von Borysław nach Stebnik die Trasseführung derselben im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 5839.]

Wiener Stadtbahn. (Wienthallinie. Theilstrecke km 3·038 bis km 4·2: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des abgeänderten Projectes der Theilstrecke km 3·038 bis km 4·2 für den 17. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 6115.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau. Auflassung einer Tunnelstrecke: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichlich des Projectes für Auflassung der Tunnelstrecke km 204·2 bis km 206·8 der Strecke Leipnik—Weisskirchen für den 16. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 6133.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Veränderung in der Haltestelle Mosty.) In der Haltestelle Mosty wurde eine Wartehalle errichtet. [16. März, Z. 14.784.]

Bozen-Meraner Bahn. (Waggonbrückenwaage in Sigmundskron.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project, betreffend die Herstellung einer Waggonbrückenwaage sammt Waaghäuschen in der Station Sigmundskron wurde zur Ausführung genehmigt. [20. März, H.-M.-Z. 13.996.]

— (Eiskeller in Meran.) Für das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project für einen Eiskeller in der Station Meran wurde der Bauconsens ertheilt. [26. März. H.-M.-Z. 15.259.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin—Breslau—Oderberg.) Zu den in den Schnellzügen 1 und 2 zwischen Berlin und Oderberg verkehrenden Schlafwagen werden Schlafplatzkarten ausgegeben:

1. für die Strecke Berlin—Oderberg zum Preise von 10 Mk. für die I. und 8 Mk. für die II. Classe und
2. für die Strecke Berlin—Breslau zum Preise von 7 Mk. für die I. und 5.50 Mk. für die II. Classe.

Die Benutzung der Schlafwagen ist nur den mit giltigen Eisenbahn-Fahrkarten I. und II. Classe versehenen Reisenden unter Zulösung einer entsprechenden Schlafplatzkarte gestattet. An Reisende mit Fahrkarten II. Classe dürfen nur Schlafplatzkarten II. Classe verabfolgt werden, wogegen den Reisenden mit Fahrkarten I. Classe je nach Wunsch Schlafplatzkarten I. oder II. Classe zu verabfolgen sind.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Frühjahrssession 1895.) Auf der Tagesordnung der diesjährigen Frühjahrssession der Europäischen Donau-Commission stehen folgende Gegenstände: Die Statistik des Schiffahrtsverkehres an den Donaumündungen im Jahre 1894; der Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung der Commission im Jahre 1894; der Bericht des Directors des Seespitales in Sulina über die Krankenbewegung im Jahre 1894; die Frage der Zulässigkeit der Entrichtung der Schiffahrtsgebühren in Galatz statt, wie bisher, ausschliesslich in Sulina; die Errichtung einer vierten Landungsbrücke in Sulina für die Schiffe der einen regelmässigen, mit Postbeförderung verbundenen Schiffahrtsdienst unterhaltenden Seeschiffahrts-Unternehmungen; der Bericht der Ingenieure der Commission; Ernennungen, Beförderungen und sonstige Veränderungen im Stande des Beamtenpersonales der Europäischen Donau-Commission; der Voranschlag der Commission für das laufende Jahr.

Bureau „Veritas". (Unfälle zur See im Monate Februar.) Die Administration des Bureau „Veritas" hat soeben die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates Februar zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 26 amerikanische, 3 dänische, 6 deutsche, 33 englische, 8 französische, 6 italienische, 13 norwegische, 1 russischer, 4 schwedische, 2 spanische, zusammen 102. In dieser Zahl sind 19 vermisste Segelschiffe mit inbegriffen. Verlust an Dampfern: 4 amerikanische, 3 deutsche, 9 englische, 3 französische, 1 holländischer, 1 spanischer, zusammen 21. In dieser Zahl sind 5 vermisste Dampfer mit inbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 37, Zusammenstoss 3, Feuer 1, gescheitert 4, abandonnirt 33, condemnirt 5, vermisst 19, zusammen 102; an Dampfern: Strandung 13, Feuer 1, gescheitert 1, abandonnirt 1, vermisst 5, zusammen 21.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 1. März nach 56tägiger Fahrt mit 18 Passagieren und 3347 Gewichtstonnen Ladung von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobe 7420 kg Curiositäten, 7800 kg Perlmutter, 3520 kg Bambus, 3000 kg Pflanzentalg, 235.000 kg Reis; aus Shanghai 64.250 kg Pflanzentalg für Venedig; aus Hongkong 1500 kg Oelessenz, 600 kg Menschenhaare, 1500 kg Sternanis, 6000 kg Indisch-Rohr, 92.750 kg Quassia, aus Tooshow 3885 kg Thee; aus Canton 35,000 kg Quassia, 174.318 kg Pflanzentalg, 12.025 kg Seide, 100 kg Thee; aus Singapore 100.800 kg Zinn, 25.380 kg Gambier, 300 kg Kaffee, 183.510 kg Pfeffer (wovon 16.950 kg für Venedig), 85.208 kg Sago für Venedig; aus Penang 51.000 kg Zinn, 40.475 kg Pfeffer; aus Macassar 9000 kg Kaffee; aus Colombo 10.300 kg Kaffee, 117.943 kg Cocosnussöl; aus Calcutta 17.493 kg Schellack, 166.210 kg Häute (wovon 250 kg für Ancona, 29.443 kg für Venedig), 10.150 kg Ingwer, 1015 kg Büffelhörner, 1,008.502 kg Jute (wovon 782.057 kg für Fiume, 45.269 kg für Venedig), 73.994 kg Indigo (wovon 1624 kg für Venedig), 914 kg Wolle; aus Bombay 558 kg Hanf, 20.300 kg Mirabolamen, 200.767 kg Kaffee (wovon 5075 kg für Venedig), 4770 kg Häute, 25.882 kg Ingwer, 27.811 kg Spelt für Venedig, 15.225 kg Pfeffer für Venedig; 74.856 kg Ricinussamen; aus Aden 8830 kg Kaffee, 2030 kg Gummi; aus Suez 59 kg Essenz, 19.120 kg Gummi; aus Port Said 716 kg Kurzwaaren für Fiume und Veglia, 218 kg Effecten, 352.327 kg Tabak, 2128 kg Cigarren, 170 kg Häute, 8788 kg Kaffee, 31.730 kg Indigo und 80 kg Andachtsobjecte. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 3,543.677 fl. ö. W.

Baden. (Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Untersee und den Rhein.) Zum Vollzuge der am 13. Mai 1893 zwischen den Bevollmächtigten des Grossherzogthums Baden und der schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossenen Vereinbarung über die Schiffahrt auf dem Untersee und auf dem Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen hat das grossherzogl. badische Ministerium des Innern einvernehmlich mit den grossherzoglichen Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen unterm 21. Jänner 1895, G. u. V.-Bl. Nr. III, eine umfangreiche Verordnung erlassen.

Abschnitt I dieser Verordnung handelt vom örtlichen Wirkungsbereiche der die Schiffahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen betreffenden Bestimmungen, und ordnet an, dass dieser Wirkungsbereich in Constanz bei derjenigen Linie beginnt, welche von dem Frauenpfahl (Kugelbake) nach der nordöstlichen Ecke des Conciliumsgebäudes gezogen wird und bei der Rheinbrücke zwischen Schaffhausen und Feuerthalen endigt.

Abschnitt II enthält jene Bestimmungen, welche an Stelle der Artikel 3, 5, lit. e) und f), 9, Absatz 2—4, 10, 12, lit. b)—k), 13, lit. a), Absatz 2, und lit. c)—f) der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen (bad. R.-Bl. ex 1868, S. 234) zu treten haben. Diese Bestimmungen betreffen: die Belastung der Schiffe und die Schiffsuntersuchung, die Verhütung von Gefahren und die Beförderung gefährlicher Stoffe auf dem Bodensee, als: Sprengstoffe (explosive Gegenstände), feuergefährliche, nicht zu den Sprengstoffen gehörige Gegenstände, ätzende und giftige Stoffe. Die Vorschriften über die Belastung der Schiffe und die Schiffsuntersuchung, sowie über die Verhütung von Gefahren stimmen nahezu vollständig mit jenen Bestimmungen überein, welche auf der im Mai 1892 zu Bregenz abgehaltenen internationalen Bodenseeschiffahrt-Conferenz zwischen den Vertretern der Uferstaaten dieses Sees vereinbart und, nachdem sie die Genehmigung der betheiligten Regierungen erhalten haben, österreichischerseits mit Ministerialverordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, in Kraft gesetzt worden sind. An durch die örtlichen Verhältnisse bedingten Abweichungen sind zu erwähnen die Bestimmungen des § 11, Punkt 7, wonach auf den Rheinstrecken von Frauenpfahl bei Constanz bis Ermatingen-Staad und von Oberstaad bis Schaffhausen die Dampfschiffe bis auf Weiteres zur Beleuchtung des Fahrwassers und der Landungsstellen am Bug ein elektrisches Licht (Scheinwerfer) führen dürfen, in welchem Falle dieselben jedem anderen Schiffe auszuweichen haben. Bei Begegnung zweier elektrisches Licht führender Dampfboote ist dieses Licht von der Zeit an, wo die Schiffe sich in Sicht kommen, bis nach erfolgter Vorüberfahrt abzublenden. Die Pflicht zur Führung der Seitenlichter bleibt auch während der Anwendung des elektrischen Lichtes bestehen, und muss während der Vorüberfahrt mit abgeblendetem Scheinwerfer auch das weisse Buglicht vorhanden sein. Die in § 11, Punkt 7, der Bodenseevorschriften enthaltenen Ausweichregeln für sich einander nähernde Segelschiffe fehlen, die Anwendung der Coursänderungssignale zur Bekanntgabe der Art und Weise des Ausweichens ist eine facultative. Ausserdem sind für den Verkehr auf den Rheinstrecken Frauenpfahl bei Constanz — Ermatingen-Staad und Oberstaad—Schaffhausen noch besondere Ausweichregeln vorgesehen. Insbesondere dürfen Schiffe in derselben oder in entgegengesetzter Richtung nur da an einander vorbeifahren, wo das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt. Mangelt es an genügendem Raum zum Vorbeifahren, so hat das zu Berg fahrende Schiff, wenn dasselbe voraussichtlich mit einem zu Thal fahrenden in der Enge zusammentreffen könnte, unterhalb der Enge zu halten, bis das Thalschiff durch die letztere gefahren ist; befindet sich aber ein zu Berg fahrendes Schiff bereits in der Fahrwasserenge, so muss das zu Thal fahrende Schiff vor derselben halten, bis das erstere sie durchfahren hat. Bei scharfen Strombiegungen müssen, solange bis der Steuermann die Biegung übersehen kann, alle Dampfschiffe sich auf der rechten Seite des Fahrwassers halten. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Dampfschiff bis auf eine Entfernung von zwei Schiffslängen, so darf es sich demselben nicht weiter nähern. Will jedoch der Führer des hinteren Dampfschiffes vorfahren, so muss derselbe das in der Signalordnung für diesen Fall vorgeschriebene Zeichen mit der Dampfpfeife geben und an derjenigen Seite, mit welcher er an dem anderen Schiffe vorbeifahren will, bei Tag eine blaue Flagge auslegen, bei Nacht ein weisses Licht hin- und herschwenken, worauf der Führer des vorausfahrenden Schiffes diese Zeichen zu wiederholen, nach der entgegengesetzten Seite auszubiegen und während der Vorbeifahrt die Maschinenkraft zu mindern hat. Bevor die Wiederholung der Zeichen erfolgt ist, darf das Vorfahren nicht stattfinden.

Die Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe decken sich ebenfalls mit den für den Bodenseeverkehr geltenden Anordnungen, welche auf der im Juni 1894 zu Bregenz abgehaltenen internationalen Bodenseeschiffahrt-Conferenz festgestellt und nach erfolgter Genehmigung Seitens der Regierungen der Uferstaaten am 1. Februar 1895 in Wirksamkeit getreten sind. Oesterreichischerseits wurden diese letzteren Bestimmungen bekanntlich mit Ministerialverordnung vom 14. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 12, erlassen.

Hervorzuheben ist aus den für den Untersee und die mehrerwähnten Rheinstrecken giltigen Bestimmungen insbesondere, dass von Sprengstoffen zum Verkehre auf diesen Gewässern, ausser den nominell aufgezählten, auch alle jene zugelassen sind, welche jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen der Bodensee-Uferstaaten zugelassen sind. Mit

Bezugnahme auf die §§ 4 und 5 der vom Bundesrathe des Deutschen Reiches über den Verkehr mit Sprengstoffen vereinbarten Vorschriften muss ferners jeder, der von einem ausländischen Versendungsorte aus Sprengstoffe in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen versendet, unter Angabe der Bestimmungsorte der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes den Frachtschein zur Visirung vorlegen. Dem Frachtschein ist ein Lieferschein beizufügen, worauf der Empfänger seinerzeit den Empfang der Sendung zu bescheinigen hat. Die bescheinigten Lieferscheine sind der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes jederzeit auf Verlangen vorzulegen. Wer als Schiffsführer, Spediteur, Transportbegleiter u. dgl. an der Versendung von solchen Sprengstoffen, welche den Vorschriften des Reichsgesetzes vom 9. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 61, unterliegen, in der Weise theilnimmt, dass er dabei in den Besitz von Sprengstoffen gelangt, muss den vorgeschriebenen Erlaubnissschein zum Besitze von Sprengstoffen oder eine beglaubigte Abschrift desselben während der Dauer seines Betriebes stets bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen. Ausgenommen von der Pflicht zur Führung und Vorlage des Erlaubnissscheines sind die Organe der staatlichen Dampfschiffahrts-Unternehmungen.

Abschnitt III der Verordnung bestimmt, dass hinsichtlich der Schiffsuntersuchung und der Schifferpatente für den Untersee, dann für den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen die Bestimmungen in II A und B der Verordnung vom 17. December 1892, betreffend die Schiffahrt auf dem Bodensee, und der Verordnung vom 14. November 1893, betreffend die Zuständigkeit zur Ertheilung der Schifferpatente für den Rhein, Neckar und Bodensee, mit folgenden Massgaben anzuwenden sind:

1. Die Prüfungsurkunden für Schiffe, welche ausschliesslich zur Fahrt auf dem Untersee und dem Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen bestimmt sind, sowie die Urkunden über die fernere Untersuchung solcher Schiffe werden nach den hiefür festgestellten besonderen Mustern ausgefertigt.

2. Die Prüfungsurkunden, welche von den zuständigen Behörden eines Uferstaates des Bodensees ertheilt worden sind, haben auch für den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen Giltigkeit, ohne dass es einer ausdrücklichen Ausdehnung auf dieses Gebiet bedarf.

3. Schiffsführer, welche ein Schifferpatent für den Bodensee besitzen, dürfen den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen ohne Erwirkung des auf Grund des Nachweises wiederholter Befahrung dieses Wassergebietes zu ertheilenden Zusatzpatentes nur dann befahren, wenn sie einen für dieses Wassergebiet mit Patent versehenen Schiffer als Steuermann an Bord haben.

Quarantainenachrichten.

Stockholm. Die kgl. schwedische Regierung hat Galizien für cholerafrei erklärt.

Lissabon. Die kgl. portugiesische Regierung hat die Häfen Syriens vom 1. März, jene Oesterreich-Ungarns und des Schwarzen Meeres vom 25. März für cholerafrei erklärt.

Piräus-Athen. Die gegen Provenienzen aus Constantinopel bestehende Quarantaine wurde durch eine fünftägige Observation ersetzt.

Cypern. Die seinerzeit gegen Herkünfte aus Constantinopel und dem Bosporus verfügte fünftägige Quarantaine wurde auf eine zweitägige herabgesetzt.

Rumänien. Die jüngstgemeldete Verordnung, womit für alle in die Donau einlaufenden Schiffe das Gebot erlassen wurde, eine bestimmte Quantität von Desinfectionsmitteln an Bord zu führen, wurde aufgehoben.

Djeddah (Arabien). Alle Herkünfte von der Küstenstrecke zwischen Lith und Loheia (beide inbegriffen) werden einer zehntägigen Quarantaine unterworfen.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Die in Bozen am 6. April im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Josef Ebner, k. k. Bezirkshauptmann, und unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Sigismund Schwarz abgehaltene vierte ordentliche Generalversammlung, bei welcher 11 Actionäre mit 2800 Actien vertreten waren, genehmigte einstimmig ohne Debatte den Geschäftsbericht, sowie die Bilanz pro 1894 und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. In den Verwaltungsrath wurden Alois von Aufschnaiter und Sigismund Schwarz und als Revisoren Anton Mumelter, Josef Rössler und Richard Schgraffer wiedergewählt. Die vier-, resp. fünfperc. Vorzugsdividenden pro 1894 der Prioritätsactien lit. A und B gelangen mit fl. 8 und fl. 10, der Coupon 4 der Stammactien mit fl. 1 ab 15. April bei den Bankhäusern E. Schwarz' Söhne in Bozen und Feldkirch zur Auszahlung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 5. April herausgegebene XLVIII. Stück enthält unter

Nr. 889: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 31. März 1895, Z. 5756, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren vom Viehmarkte in Budapest nach Schlesien.

— (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 6. April herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 890: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 1. April 1895, ZZ. 5318 und 5381/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Wiener Stadtgebiete mit Einschluss des Centralviehmarktes zu St. Marx nach Oberösterreich.

Nr. 891: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. April 1895, Z. 33.374, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Städten Czegled und Kecskemet in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 892: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. März 1895, Z. 46.420, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren vom Viehmarkte in Budapest nach Böhmen.

Nr. 893: Bekanntmachung des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 4. April 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien nach Sachsen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	7565·83	711·25	1513·71	6763·37
Roggen	3196·48	302·77	754·37	2744·88
Gerste	682·33	305·40	224·72	763·01
Hafer	2408·67	720·50	1125·07	2004·10
Mais	214·31	1111·92	809·90	516·33
Mehl	1124·42	506·35	396·13	1234·64
Wein	6474·35	584·19	460·76	6597·78
Verschiedene	796·19	983·67	682·57	1097·29
Zusammen	22462·58	5226·05	5967·23	21721·40
Versicherungswerth	340.070	56.320	46.740	349.650

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	33	5	3	35
Versicherungswerth	154.340	15.400	13.870	155.870
Abgesondert übertragene Warrants	5	3	2	6
Versicherungswerth	12.900	6.450	7.500	11.850
Lombardbetrag	5.300	2.650	3.400	4.550

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 angefangen werden die in den Anhängen zu den Tarifheften 2, 3 und 4 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen enthaltenen Coursdifferenzbeträge von den betreffenden Frachtsätzen in einfacher Höhe in Abzug gebracht.

Wien, am 7. April 1895. [216]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen von den Frachtsätzen des vom 1. December 1894 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung bestimmter Artikel zwischen österreichischen Stationen einerseits und Delle trs., Verrières trs. und Genf trs. andererseits in einfachem Betrage abgezogen.

Wien, am 6. April 1895. [217]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Ab 1. Mai 1895 bis auf Weiteres treten im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande hinsichtlich der Anwendung der Coursdifferenzen folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Es werden die Coursdifferenzen im einfachen Betrage abgezogen von den Frachtsätzen der Tarife
   a) Theil III, Heft 1, vom 1. September 1893,
   b) Theil III, Heft 2, vom 1. September 1893,
   c) Theil III, Heft 3, vom 1. November 1894,
   d) Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894,
   e) Theil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1894,
   f) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (Verkehr mit Westösterreich) vom 1. Jänner 1893,
   g) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern (Verkehr mit Ungarn) vom 1. Februar 1893,
   h) Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895.
2. Es werden die Coursdifferenzen im vierfachen Betrage abgezogen von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Kohlen (Theil VI) vom 1. Jänner 1892.
3. Es finden Anwendung die mit b) bezeichneten Frachtsätze des Tarifes Theil V, 1. Heft, vom 1. April 1890.

Wien, am 6. April 1895. [218]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Frachtsätzen für Friesen aus Holz und Friesbrettchen.

Die im Tarife, Theil IV, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 enthaltenen Frachtsätze für Holz der Serie II im Verkehre zwischen österreichischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, sowie Romanshorn, Basel, Schaffhausen, Constanz und Singen andererseits gelten unter den gleichen Bedingungen ab 1. Mai 1895 auch für „Friesen aus Holz und Friesbrettchen (ausgenommen fertige Parketten und Parketteriewaaren).“

Wien, am 6. April 1895. [219]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil V, Heft 1 und 2.
(Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.)

Mit sofortiger Giltigkeit werden die für Deggendorf Donaulände bestehenden Frachtsätze auch für Kohlensendungen, welche aus Böhmen direct nach Deggendorf abgefertigt und ab dort auf der Donau über Engelhartszell hinaus nach Oesterreich weiter befördert werden, im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und des Nachweises der Weiterbeförderung nach Oesterreich bewilligt.

Die bezüglichen Frachtdocumente sind behufs Liquidirung bei der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in München einzureichen.

Wien, am 8. April 1895. [220]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Beschränkung der Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts.

Ab 1. Juni 1895 findet der Ausnahmetarif für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts rücksichtlich der Bestimmungsstationen Altona transit, Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) transit, Bremerhaven (Freihafenbahnhof) transit, Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) transit, Hamburg B. transit, Harburg H. transit, Nordenham transit, Stettin (Central-Güterbahnhof) transit und Swinemünde transit unter Aufrechthaltung der für diesen Tarif geltenden allgemeinen und Controlvorschriften nur für den Artikel „Bohnen, geniessbare, trockene“ Anwendung.

Für die übrigen in diesem Tarife genannten Artikel treten die für die vorangeführten Bestimmungsstationen enthaltenen Frachtsätze mit 1. Juni 1895 ausser Kraft.

Für den Verkehr nach Danzig und Neufahrwasser erleidet vorstehender Tarif keine Aenderung.

Wien, am 6. April 1895. [221]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen hinsichtlich der nachbezeichneten Tarife, bezw. Nachträge in einfachem Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen:

1. Nachtrag V zu Tarif-Theil II a, Heft 1, giltig vom 1. December 1894;
2. Tarif-Theil III, Heft 1, vom 1. Decemb. 1893;
3. „ III, „ 2, „ 1. October 1894;
4. „ III, „ 3, „ 1. Novemb. 1894;
5. „ IV, „ 1, „ 1. Juni 1894;
6. „ IV, „ 2, „ 1. Juli 1894;
7. Ausnahmetarife:

Ausnahmetarif für die Beförderung von	Für den Verkehr zwischen	Giltig vom
a) Wildpret	österr. Stationen u. Paris	1./IX. 1893
b) Eiern etc.	„ „ „ „	1./X. 1893
c) Eiern und Wildpret	ungar. „ „ „	1./X. 1893
d) Dégras de peaux	österr. „ „ „	1./XII. 1893
e) Pferden	„ „ „ „	1./XII. 1893
f) Bier	„ „ „ „	1./IV. 1894
g) getrockn. Pflaum. etc.	„ „ „ „	1./I. 1895
h) „ „ „	ungar. „ „ „	1./I. 1895

Wien, am 6. April 1895. [222]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Bukowina—Galizien—Frankreich

Anwendung der Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an bis auf Weiteres werden die Coursdifferenzen von den Frachtsätzen des vom 1. Jänner 1895 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung bestimmter Artikel im Verkehre mit Paris zwischen Stationen in Galizien und der Bukowina einerseits und Eger trs., Nürnberg trs. und Wien K.E.B. trs. andererseits in einfachem Betrage abgezogen.

Wien, am 6. April 1895. [223]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anhang zum Tarife „Theil II, Heft 1", giltig vom 1. Jänner 1895.

Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 37 vom 28. März 1895 auf Seite 579 sub Post Nr. 187 enthaltene Kundmachung ist dahin zu berichtigen, dass in der vorletzten und letzten Zeile des Textes die Worte „Klinkersteine und" zu streichen sind.

Wien, am 8. April 1895. [224]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Italienisch-Englischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Reglements.

Mit 1. April 1895 ist ein neues Reglement für den Italienisch-Englischen Güterverkehr in Kraft getreten, welches zunächst auf die nach dem gleichfalls ab 1. April 1895 giltigen Ausnahmetarife für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England via Gotthard und Brenner abgefertigten Sendungen Anwendung findet.

Exemplare dieses neuen Reglements können um den Preis von K. 1·20 = 60 Kreuzer bei der Station Wien (Südbahnhof, Cassa V) bezogen werden.

Wien, am 8. April 1895. [225]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verkehr der Schnellzüge Nr. 5 und 6 anlässlich der Osterfeiertage.) Aus Anlass der Osterfeiertage wird Samstag den 13. April von Wien Westbahnhof nach Salzburg und Ischl der Schnellzug Nr. 5 verkehren:

Wien ab 3 Uhr 30 Min. Nachmittags,
Salzburg an 10 U. 55 M. Abends,
Ischl an 10 U. 41 M. Abends,

welcher Wagen I. und II., sowie zwei Wagen III. Classe führen wird.

Montag den 15. April wird von Salzburg und Ischl nach Wien Westbahnhof der Schnellzug Nr. 6 verkehren:

Salzburg ab 12 U. 26 M.,
Ischl ab 12 U. 34 M. Nachmittags,
Wien an 7 U. 20 M. Abends,

welcher nur Wagen I. und II. Classe führen wird.

Die Fahrordnung dieser Züge, zu welchen normale Fahrkarten ausgegeben werden, ist aus den bereits ausgehängten Kundmachungen zu entnehmen.

Grossh. Oberhessische Eisenbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für Düngemittel.) Mit Wirkung vom 1. März 1895 an bis 1. Mai 1897 werden für Düngemittel Frachtermässigungen in der Weise gewährt, dass für Sendungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür die um 20 pCt. ermässigten Frachtsätze des Specialtarifes III, bezw. des betreffenden Ausnahmetarifes, und für Sendungen von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung hiefür die um 20 pCt. ermässigten Frachtsätze des Specialtarifes II eingeräumt werden. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Nachtrag zum Theil I, Abth. A.) Mit 1. April trat zum Verbandsgütertarif Theil I, Abth. A., für den Französisch-Deutschen Güterverkehr über Belgien vom 1. Februar 1893 der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, bestehend in der anderweitigen Bezeichnung der betheiligten Preussischen Staatseisenbahnen, und kann von den Besitzern des Haupttarifes kostenfrei von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische) bezogen werden.

Englisch-Deutscher Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Theil I.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag I zum Theil I für die Englisch-Deutschen Eisenbahnverbände zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, bestehend in anderweiter Bezeichnung von betheiligten Preussischen Staatsbahnen, und kann Seitens der Besitzer des Haupttarifes von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische) kostenfrei bezogen werden.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Nachtrag I zum Tarife Theil I für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Mit 1. April trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen Theil I vom 1. Mai 1894 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und kann von den Besitzern des Haupttarifes kostenfrei von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) bezogen werden.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Neue Tarifnachträge.) Mit 1. April traten die Nachträge III zum Theil I, Abth. A, des Tarifes für die Deutsch-Belgischen Eisenbahnverbände, enthaltend Aenderungen des Vorwortes, Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, ferner Berichtigungen des französischen und deutschen Textes (Preis . .), sowie der Nachtrag II zum Theil I, Abth. B., enthaltend Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Aenderungen des Nebengebührentarifes (Preis 0.10 Mk.), Verbandsgütertarif vom 1. Jänner 1893 in Kraft. Die Nachträge können von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinische) zum Preise für beide Nachträge von je 0·10 Mk. pro Exemplar bezogen werden.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. (Ausdehnung der Giltigkeitsdauer einer Frachtermässigung.) Die Frachtermässigung für frische Nüsse und Maronen, welche laut früherer Bekanntmachung auf die Zeit bis zum 15. März beschränkt worden ist, wird bis zum 15. Mai ausgedehnt. Von diesem Tage an unterliegen jene Artikel der Frachtberechnung zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B.

— (Frachtermässigungen für frisches Obst, leere Obstkörbe etc.) Die laut früherer Bekanntmachung vom 27. December 1894 für frisches Obst, sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch-Westphälisch-Niederländischen, Rhein.-Westphälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayer. Verkehre, sowie im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. bis zum 15. Juni gewährten Frachtermässigungen werden bis zum 31. December ausgedehnt. Frische Nüsse und Maronen sind jedoch von dieser Frachtvergünstigung ausgeschlossen und unterliegen vom 15. Mai an der Frachtberechnung zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. (Einsacken von Getreide- etc. Sendungen à la rinfusa.) Seit 1. April werden Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten in loser Schüttung, welche mit directen Frachtbriefen von Sosnowice nach einer über Kattowitz oder Schoppinitz R. O.-U.-E. hinaus gelegenen Station zur Beförderung gelangen, nur auf Verlangen des Versenders, welches im Frachtbriefe ausdrücklich zu erklären ist, in Kattowitz oder Schoppinitz R. O.-U.-E. eingesackt. Von demselben Tage ab traten für das nach wie vor der Firma M. Katschinsky & Co. in Kattowitz übertragene Umladen und Sacken, für Sackmiethe, Verwiegen u. s. w. ermässigte Gebühren in Geltung, über deren Höhe die in den Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr einbezogenen Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau Auskunft geben.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag VII zum Tarifheft II F.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist zum Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheft II F der VII. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher vom Gütertarifbureau der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden kann, enthält eine Bestimmung über die mit 1. April erfolgte anderweitige Abgrenzung der preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Kohlen-Refactie.) Für ein in der Zeit vom 1. Juni 1895 bis Ende Mai 1896 an einen Empfänger in Bayern zu lieferndes Mindestquantum von 200000 Tonnen Steinkohlen, Coaks und Briquetts in Wagenladungen werden nach geliefertem Nachweis folgende Ausnahmefrachten angenommen: von Gustavsburg nach Aschaffenburg loco Mk. 0·23 und von Gustavsburg nach Aschaffenburg transit Mk. 0·20 für 100 kg, bezw. die Differenz gegen die erhobene Mehrfracht erstattet.

Güter- etc. Verkehr zwischen deutschen Bahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. (Neue Tarifnachträge.) Mit 1. April traten in Kraft die Nachträge:

IX zum Gütertarifheft 2,
VI „ „ 5,
VIII „ „ 7,
II „ „ 8,
V „ „ 10,
V „ Ausnahmetarif für Kohlen und Coaks von Rheinland-Westphalen,
III „ Ausnahmetarif 11 für Eisenerz,
II „ Heft 2 für die Beförderung von lebenden Thieren etc.

Aus den Nachträgen, welche unentgeltlich bezogen werden können, ist die Zutheilung der Stationen der Preussischen Staatsbahnen zu den einzelnen Directionsbezirken zu ersehen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894.) Der zu dem Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894 am 1. April 1895 in Kraft getretene Nachtrag I ist auch auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung gelangt. Der auf Seite 87—93 enthaltene Nebengebührentarif findet für die kgl. bayerischen Stationen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der Bayerische Nebengebührentarif in Heft C des Bayerischen Localgütertarifes vom 1. April 1895.

— (Nachtrag I zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Mit 1. April 1895 gelangte der I. Nachtrag zur Einführung, welcher 1. Berichtigungen im Kilometerzeiger, 2. vom Hauptkilometerzeiger abweichende Entfernungen für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge- und Viehverkehr für einzelne Stationsverbindungen enthält.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag III.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife:
   1. Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz (Abtheilung a).
   2. Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.
V. Aenderung und Ergänzung des Anhanges zum Tarif.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag V zum Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbandsgütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger.
II. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife:
   1. Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz (Abtheilung b).
   2. Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisenerze etc.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen.
IV. Aenderungen von Stationsnamen.
V. Aenderung und Ergänzung des Anhanges zum Tarif.
VI. Bemerkung.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag X zum gemeinschaftlichen Tarifhefte.) Mit 1. April kam der Nachtrag X zum gemeinschaftlichen Tarifhefte zur Einführung, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Angabe der Bezirksangehörigkeit der rheinisch-westphälischen Stationen vom 1. April ab. Gleichzeitig traten bezüglich des Ausnahmetarifes für Holz vom 1. März 1884 Aenderungen der Zuschläge im Verkehr mit bayerischen Local- und Vicinalbahnstationen ein. Ferner wird der für die Station Krefeld Nord bis zum 1. April zu Gunsten der Krefelder Eisenbahn für Wagenladungen zur Erhebung gekommene Zuschlag im Betrage von 1 Mk. für jeden verwendeten Wagen über den gedachten Zeitpunkt bis zum 31. März 1898 weiter berechnet. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, I. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891. (Frachtermässigung für Eisen und Stahl etc. mit der Bestimmung nach Russland.) Für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, ferner für Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzte oder zerlegte, auch in Verbindung mit anderem Material, mit Bestimmung nach Russland, welche zu den Frachtsätzen des Specialtarifes Ib bis Eger direct abgefertigt worden sind, werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege gewährt:

Von	Nach Eger Centimes für 100 kg
Baden	258
Oerlikon	253
Töss	237
Winterthur	235
Zürich Hauptbahnhof	257

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacbt in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministerinms vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nacbstebenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welcbe auf Grund eines der nachstebenden Zngeständnisse eingereicbt wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracbt. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacbt: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstebender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zngestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
663	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltnngen	Mehl und Mahlprodncte	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		**Auflieferung eines Minimalqnantums von 5000 Tonnen.** Bei Frachtzahlnng mindestens für 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. April 1895 bis Ende December 1895	Dentsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 1 vom 1. Juni 1894		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe. Diese Docnmente, welche keinen Rückvergütnngsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zn bringen	In das bedungene Minimalquantnm von 5000 Tonnen werden auch jene Sendungen einbezogen, welche innerhalb des Jahres 1895 auf Grund der im Elbenmschlags-Verkehre für die gleichen Artikel unter denselben Bedingungen eingeführten Ausnahmesätze zur Beförderung gelangen

Während des Schlnsses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze anch für Swinemünde Giltigkeit

Von	Nach: Altona loco	Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) loco	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) transit	Brake, Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen nnd Zollinlandsbahnhof) Nordenham loco	Brake, Bremerhaven ... Nordenham transit	Hambnrg B. Wilhelmsbnrg loco	Hambnrg B. Wilhelmsbnrg transit	Harbnrg H. loco	Harbnrg H. transit	Lübeck loco	Lübeck transit	Stettin loco	Stettin transit	Swinemünde loco	Swinemünde transit	Warnemünde loco	Warnemünde transit
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig																	
Wien { Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Franz-Josefbahnhof, Staatsbahnhof }	380	343	392	355	412	375	376	339	371	334	378	341	303	266	332	295	357	320
Wien Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B.*)	377	340	389	352	409	372	373	336	368	331	375	338	300	263	329	292	354	317
Wien Quaibahnhof der k.k.St.B.	377	340	389	352	409	372	373	336	368	331	375	338	—	—	—	—	—	—
Korneubnrg	369	332	381	344	401	364	365	328	360	323	367	330	292	255	321	284	346	309

*) Wien Donauufer-Bahnhof ist für den Frachtenverkehr nicht eröffnet. Diese Station kommt lediglich als Transito-Station für den Donaunmschlags-Verkehr und für den directen Güter-Verkehr mit der k. k. Donaunfer-Bahn in Betracht.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
664	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Ungereinigte Bettfedern, Wolle	Budapest { Józsefváros dunapart t. p. u. Lipótváros fövar. közraktárak nyugoti p. u. Kelenföld deli vasut	Wien St.E.G. transit	Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen oder Bayerisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandes bestimmt sein. Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	150 kr.	1·50 Mark		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
665	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Wein, auch Obstwein (Cider) und Schaumwein (Champagner), ferner Most (Wein- u. Obstmost)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Lieben (Oe.N.W.B. oder St.E.G.), ferner Vysočan (Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895, bezw. Theil II, Heft 1 des gleichen Verbandes vom 1. November 1894	152 kr.	105 kr.	47 kr.	Im Kartirungswege		
				Wien K.F.J.B.	Vysočan (B.N.B.)									
666	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	a) Steinkohlen und Brikets b) Koks (mit Ausnahme von Gaskoks)	den im Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 3 im Ausnahmetarif 16, Schnitt-Tafel B enthaltenen Rheinisch-Westfälischen Stationen	Kernhof	ad a) Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen u. Frachtbrief. ad b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. April 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Frachtsätze	Schnitt-Tafel A, Schnitt I: 1·40, Schnitt II: 0·92		Im Kartirungswege		
					Neuberg					Schnitt I: 1·79, Schnitt II: —				
					Traismauer (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen)					Schnitt I: 1·39, Schnitt II: 0·90 Mark				
667	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckeln	Josefhütte (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Genf transit	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen erwiesenermassen nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter befördert werden	Vom 1. Mai 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarif		28·50 Francs Gold für 1000 kg		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
668	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen. — Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Neusattl	Fiume	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Süd-Norddösterr.-Ungar. Verbandtarifes bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, ägyptischen oder russischen Hafenplätzen zum Exporte gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Norddösterr.-Ungar. Verbandtarif	164	128	36	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	A) **Im Kartirungswege**, wenn die bezüglichen Sendungen mit directen Frachtbriefen an die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd behufs Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Hafenplätze zur Aufgabe kommen. B) **Im Rückvergütungswege:** Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe; in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und See-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladelisten) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Unter Aufhebung der im Verordnungs-Blatte Nr. 15 vom 2. Februar 1895, auf Seite 258, enthaltenen einschlägigen Publication (fortl. Nr. 289)
					Triest				156	120	36			
									kr. ö.W. incl. Mgb., bezw. Steuer		kr. ö.W.			
669	Südbahn-Gesellschaft		Holznägel und Holzstifte aus Pos. H—19, Ziffer 6 des Tarifes, Theil I	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Das Aufladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, Theil II	239	182	57	Im Kartirungswege		
									Heller incl. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer		Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
670	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Glaubersalz der Pos. G—24 der Güterclassification des Tarifes Theil I	Kralup	Tarnów	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2	167 kr.	135 kr.	32 kr.	Im Kartirungswege		
671	**Oesterr. Nordwestbahn**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	B r a n n k o h l e	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	M e l n i k Oe. N. W. B.	Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Industriegeleises in dieselbe befördert werden. **5000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1895 bis Ende April 1896	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	Kronen pro 10000 kg: 42·6	30·2	12·4	Im Kartirungswege gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3500 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse berechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Quantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzen für das factisch verfrachtete Quantum		Die zugestandenen Frachtsätze verstehen sich exclusive eventuell entfallender tarifmässiger Nebengebühren, desgleichen sind darin die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Schönfeld					43·0	30·6	12·4			
				Karbitz					43·8	30·8	13·0			
				Mariaschein					45·2	31·6	13·6			
				Teplitz					47·4	32·8	14·6			
				Ullersdorf					49·0	34·2	14·8			
				Dux und Dux-Ladowitz					50·6	35·4	15·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					52·6	38·8	13·8			
				Triebschitz					53·2	39·4	13·8			
				Holtschitz-Seestadtl					53·6	39·8	13·8			
				Schwaz-Kuttowitz					50·6	35·4	15·2			
				Bilin k.k.St.B.					51·4	36·4	15·0			
672	**Südnorddeutschen Verbindungsbahn** als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C in vollen Wagenladungen	Josefsthal-Maxdorf	Gablonz a. N.	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2, bezw. der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	31 Heller	22 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
					Reichenberg				51 Heller	33 Heller	18 Heller			

Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** In der Publication des Verordnungs-Blattes Nr. 37 ex 1895, Pos. 584, in der Rubrik „für die Transportstrecke von" soll es anstatt „Rajka der österr.-ungar. Localeisenbahn" richtig „Rajka der westungar. Localeisenbahn" heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 13. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 18. April zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 6. April 1895, Z. 6140/II, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die rascheste Erstattung der telegraphischen und Expressbriefanzeigen über Bahnereignisse, und betreffend vollständige Ausfertigung der letzteren Anzeigen.

Nach hieramts gemachten Wahrnehmungen werden die Anzeigen über Bahnereignisse mittelst Expressbriefen oft erst nach Verlauf von mehreren Tagen, sowie auch in Fällen erstattet, in welchen der Sachlage nach dieselben im telegraphischen Wege hätten erfolgen sollen; auch sind die Expressbriefanzeigen sehr häufig mangelhaft ausgefertigt.

So wird z. B. des Oefteren unterlassen, anzuführen, ob und welchen k. k. Localbehörden die Anzeige erstattet wurde oder es fehlen die Expeditionsdaten, ja sogar der Name der expedirenden Station u. dgl.

Die so wünschenswerthe Angabe nicht nur der Nummer, sondern auch der Zugsgattung, falls ein Ereigniss sich auf einen oder mehrere Züge bezieht, fehlt fast immer, und wird statt des Datums, an welchem der Unfall erfolgte, häufig jenes der Einleitung des bezüglichen Zuges genannt.

Bei Anzeigen von auf der Strecke vorgekommenen Ereignissen wird manchmal blos die bezügliche Kilometrirung der Bahn, nicht aber auch die Strecke durch Benennung der dieselbe begrenzenden Stationen näher bezeichnet.

In neuerer Zeit kommt es auch vor, dass von den Stationen Anzeigen über Unfälle auf für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen bestimmten Anzeige-Formularien anher abgegeben werden.

Es ergeht somit die Einladung, das unterstehende Personale diesbezüglich entsprechend zu belehren und Vorsorge zu treffen, dass sowohl telegraphische, als auch Expressbriefanzeigen raschestens expedirt und in Hinsicht der Ausfertigung der letzteren im Uebrigen genau die bezüglichen Bestimmungen des hohen Handelsministerial-Erlasses, Z. 20.686 ex 1889, ddo. 7. März 1890 (V.-Bl. Nr. 34 ex 1890), befolgt werden.

Wien, am 6. April 1895. **Lilienau** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen in Budweis zum neuen Communalfriedhofe daselbst.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeisteramte in Budweis die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit Dampfkraft zu betreibende Kleinbahn in der Stadt Budweis, und zwar vom Aufnahmsgebäude der Station Budweis der k. k. Staatsbahnen über den Marien-Platz zum neuen Communalfriedhofe, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 26. März 1895. Z. 14.129.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 22. Februar 1895, Z. 9456, betreffend die Herausgabe eines Nachtrages zu dem Verzeichnisse der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und -Behandlung übergeben werden können.*)

In Verfolg des h. o. Erlasses vom 11. Mai 1894, Z. 19.794, mit welchem der geehrten Verwaltung eine Anzahl Exemplare des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und -Behandlung übergeben werden können, zur Gebrauchnahme übermittelt worden ist, erhält die geehrte Verwaltung beiliegend ein Exemplar des Nachtrages zu diesem Verzeichnisse, welcher laut Schreibens des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Februar 1895, Z. 1579, auf Grund hierseits gemachter Wahrnehmungen und in Folge der von den politischen Landesbehörden berichteten Aenderungen zusammengestellt worden ist.

Wien, am 22. Februar 1895.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Nachtrag zum Verzeichnisse der Eisenbahnstationen, in welchen cholerakranke Reisende der Spitalspflege und -Behandlung übergeben werden können.

(Siehe Separatabdruck aus der Wochenschrift: Das österreichische Sanitätswesen. Beilage zu Nr. 14. 5. April 1894.)

(Seite 2 u. 3.)

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Zwischen den Stationen Prag und Jungbunzlau der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach ist die Abgabestation Vysočan im politischen Bezirke Karolinenthal mit der Kilometerzahl 9 einzuschalten, welche auch Krankenabgabestation der Linie Prag—Mittelwalde der Oesterr. Nordwestbahn ist.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In Colonne 4 und 5, Zeile 5 von unten soll es anstatt „Königliche Weinberge“ heissen „Smichow“.

(Seite 4 u. 5.)

Bukowinaer Localbahnen.

Die Krankenabgabestationen Nowosielitza und Wama entfallen, und ist an Stelle der ersteren die 23 km von Czernowitz entfernte Station Bojan bestimmt worden.

Ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Die auf der Linie Prag—Komotau—Karlsbad—Eger aufgeführte Abgabestation „Elbogen“ entfällt.

Bei der Abgabestation „Prag“ der Linie Prag—Hostiwitz hat der Beisatz nicht „(Böhmische Westbahn)“, sondern „(Smichow)“ zu lauten.

(Seite 6 u. 7.)

Auf der Strecke Wien—Lundenburg der Nordbahn wurde die zwischen Dürnkrut und Hohenstadt gelegene Station Drösing (59 km) als Abgabestation bestimmt.

(Seite 8 u. 9.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Abgabe von Personen, welche auf der Linie St. Pölten—Leobersdorf an Cholera erkranken, in das Epidemiespital in Leobersdorf hat nicht in dieser Station, sondern in der Station Wittmannsdorf zu erfolgen, von welcher aus das Epidemiespital auf viel kürzerem Wege erreicht wird als von Leobersdorf aus.

(Seite 10 u. 11.)

Die Abgabestationen Mitterndorf der Linie Schärding—Steinach-Irdning und Kronau der Linie Tarvis—Laibach wurden aufgelassen.

(Seite 12 u. 13.)

Auf der Linie Wien—Eger sind zwischen Pilsen 349 km und Eger 455 km einzuschalten die Abgabestationen:

383 km Mies-Kladrau im politischen Bezirke Mies und 413 km Plan-Tachau im politischen Bezirke Plan.

Die Abgabestation Gmünd der Linie Wien—Prag liegt im Gebiete der Gemeinde Böhmzeil.

(Seite 14 u. 15.)

Zwischen den Eisenbahnlinien Prag—Brüx—Moldau und Kriegsdorf—Römerstadt ist einzuschalten die Bahnlinie Neusattel—Elbogen, 6 km lang, deren Endstation Elbogen (politischer Bezirk Falkenau) als Abgabestation bestimmt wurde.

(Seite 16 u. 17.)

Auf den Unterkrainer Bahnen (k. k. Staatsbahnen) sind als Abgabestationen bestimmt:

Linie Laibach—Strascha (85 km): Laibach (Stadt), Grosslupp (Bezirk Laibach Umgebung) 22 km, Rudolfswerth (Bezirk Rudolfswerth) 76 km.

Linie Grosslupp—Gottschee: Grosslupp (Bezirk Laibach Umgebung), Gottschee (Bezirk Gottschee) 55 km.

(Seite 18 u. 19.)

K. k. priv. Mährische Grenzbahn.

Auf der 58 km langen Linie Sternberg—Hannsdorf—Ziegenhals sind die 36 km von Hannsdorf entfernte Station Freiwaldau und die 44 km von Sternberg entfernte Station M.-Schönberg als Abgabestationen bestimmt.

(Seite 20 u. 21.)

Die Abgabestation der Linie Sternberg—Ziegenhals (Zeile 9 von oben) ist zu eliminiren.

K. k. priv. Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Die Abgabestation Adlerkosteletz der Linie Prag—Mittelwalde wurde aufgelassen.

(Seite 22 u. 23.)

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen den Stationen Prag (410 km) und Raudnitz (477 km) der Linie Wien—Bodenbach ist einzuschalten die Abgabestation Kralup (437 km) im politischen Bezirke Schlan.

(Seite 24 u. 25.)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die Abgabestation Prävali der Linie Marburg—Franzensfeste wurde aufgelassen.

(Seite 26 u. 27.)

Die Abgabestationen Bad Radein der Linie Spielfeld—Luttenberg und Friedau der Linie Pragerhof—Csakathurn wurden aufgelassen.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 75 ex 1894.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die

Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod—Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina.

Ueberreicht in der 364. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. April.

Mit Rücksicht auf den fortschreitenden Bau der den Gegenstand des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 135, bildenden Eisenbahnlinie von Janjici bis Bugojno sammt der Flügelbahn von Dolnji Vakuf nach Jajce hat sich im Interesse einer ökonomischen und rationellen Betriebführung die Nothwendigkeit ergeben, die sämmtlichen von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung hergestellten Bahnen, und zwar die Linien Sarajevo—Metković, Zenica—Sarajevo, Doboj—Siminhan, Janjici—Bugojno und Dolnji Vakuf—Jajce, unter einer Leitung zu vereinigen.

Da aber die Bahnstrecken Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan im Betriebe der Direction der Bosnabahn, sonach unter Militärverwaltung standen, während die übrigen vorgenannten Linien von einer der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung unterstellten Direction geleitet wurden, so hat sich die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung bestimmt gefunden, von dem ihr vertragsmässig zustehenden Kündigungsrechte gegenüber der Militärverwaltung rücksichtlich der Betriebführung der oben gedachten Bahnstrecken Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan Gebrauch zu machen, und hat das Reichs-Kriegsministerium verständigt, dass die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung die letztgenannten beiden Bahnstrecken (nämlich die Linien Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan) mit 1. Jänner 1894 in die eigene Verwaltung zu übernehmen beabsichtigt.

Das Reichs-Kriegsministerium hat sich mit dieser Kündigung einverstanden erklärt und zugleich anerkannt, dass es aus ökonomischen Rücksichten nicht rationell erscheinen würde, die sodann noch verbleibende Strecke Brod—Zenica in eigener Verwaltung zu behalten, da diese verhältnissmässig kurze Strecke innerhalb der Gesammtverbindung Bosniens mit der Monarchie nur ein hineingefügtes Mittelglied bildet, und daher, wenn selbstständig verwaltet, in der Lage einer Rumpfbahn sich befinden würde.

Von dieser Erwägung ausgehend, wurden zwischen dem Reichs-Kriegsministerium und dem gemeinsamen Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) Verhandlungen in der Richtung eingeleitet, dass auch die aus dem Occupationscredite erbaute Bahnlinie Brod—Zenica von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung in das Eigenthum und in den Betrieb übernommen werde.

Das Ergebniss dieser Verhandlungen lässt sich in nachfolgenden Punkten zusammenfassen:

1. Der Betrieb der Bahnstrecken Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan, welcher bisher auf Grund bezüglicher Vereinbarungen vertragsmässig von der Heeresverwaltung besorgt worden ist, soll in Folge Kündigung des Betriebsvertrages mit 1. Jänner 1894 an die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung übergehen.

Bezüglich der aus Mitteln des Occupationscredites erbauten und unter der Verwaltung des Reichs-Kriegsministeriums stehenden Strecke Brod — Zenica wird gleichfalls die Uebergabe an die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung in Aussicht genommen; es übernimmt jedoch die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung diese Strecke nur für den Fall, wenn die Seitens des gemeinsamen Ministeriums in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina mit den Regierungen der beiden Staatsgebiete der Monarchie zu führenden Verhandlungen bezüglich dieser Uebernahme und der damit in Verbindung stehenden Fragen zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen.

Sollte dagegen diesfalls wider Erwarten eine Verständigung nicht erzielt werden, so verbleibt die Strecke Brod—Zenica auch weiterhin unter der Verwaltung des Reichs-Kriegsministeriums.

2. Nach erfolgter Uebergabe der Bahnen behält sich das Reichs-Kriegsministerium rücksichtlich derselben nur mehr jene Einflussnahme vor, welche ihm bezüglich der in der Monarchie gelegenen Bahnen ressortmässig zukommt.

3. Die Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod, welche laut Vertrag, abgeschlossen zwischen dem königlich ungarischen Handelsministerium und dem Reichs-Kriegsministerium, im Betriebe der königlich Ungarischen Staatseisenbahnen steht, soll gegebenenfalls in gleicher Weise wie die Linie Bosnisch-Brod—Zenica an das gemeinsame Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) übergeben werden. Der Betriebsvertrag mit den königl. Ungarischen Staatseisenbahnen bleibt aber selbstverständlich unverändert aufrecht.

4. Die Eisenbahnlinie Banjaluka—Doberlin verbleibt mit Rücksicht auf den Umstand, dass dieselbe nebst ihrem eigentlichen Zwecke gleichzeitig bis auf Weiteres auch als Object zur Ausbildung von Officieren und Mannschaft des Eisenbahn- und Telegraphenregimentes dienen soll, noch weiter, wie bisher, vollkommen und in jeder Hinsicht unter Militärverwaltung.

Da aber das Reichs-Kriegsministerium eines Zuschusses zur Deckung der Betriebsauslagen und des ausserordentlichen Erfordernisses der Eisenbahn Banjaluka—Doberlin nicht entrathen kann, und da deshalb bereits seit dem Jahre 1889 die jährlich mit den genehmigten Präliminarien ausgewiesenen Fehlbeträge der genannten Bahn aus den Betriebsüberschüssen der Strecke Brod—Zenica gedeckt worden sind, so wird die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung für den Fall der Uebernahme der letzteren Eisenbahnstrecke aus den Ueberschüssen dieser Strecke angemessene Beitragsleistungen an die Militärbahn Banjaluka—Doberlin zu bezahlen haben.

5. Das gemeinsame Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) spricht seine Bereitwilligkeit aus, alle zur vollkommenen Ausgestaltung und grösseren Leistungsfähigkeit der von ihm zu übernehmenden Bahn Brod—Zenica noch nothwendig erscheinenden Herstellungen thunlichst bald durchführen zu lassen.

6. In alle vom Reichs-Kriegsministerium oder von der Direction der Bosnabahn in Betreff dieser Bahn und der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod geschlossenen Verträge, Vereinbarungen und Accorde tritt das gemeinsame Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens uud der Herzegowina) in jeder Hinsicht mit allen stipulirten Rechten und Pflichten als Rechtsnachfolger ein.

In den vorstehenden sechs Punkten ist der wesentliche Inhalt jenes Uebereinkommens wiedergegeben, welches in Betreff der Uebergabe und Uebernahme der Bosnabahn zwischen dem Reichs-Kriegsministerium und dem gemeinsamen Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens

und der Herzegowina) bedingungsweise getroffen und protokollarisch festgestellt worden ist.

Dieses Uebereinkommen hat seither insoferne eine Modification erfahren, als die Uebergabe des Betriebes der Bahnlinie Zenica—Sarajevo einverständlich einem späteren Zeitpunkte vorbehalten und nur der Betrieb der Flügelbahn Doboj—Siminhan schon mit 1. Jänner 1894 von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung übernommen wurde.

Wie aus dem Punkte 1 des obigen Resumés des getroffenen Uebereinskommens hervorgeht, hat sich die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung nur für den Fall zur Uebernahme der Strecke Brod—Zenica der Bosnabahn bereit erklärt, wenn die beiden Regierungen und auch die beiden Legislativen zu den vom gemeinsamen Ministerium (in Angelegenheiten Bosniens und der Herzegowina) vorgeschlagenen Modalitäten der Uebernahme ihre Zustimmung ertheilen.

Eine solche Zustimmung stellt sich nämlich aus dem Grunde als unumgänglich nothwendig dar, weil bezüglich des Eigenthumsrechtes auf die Eisenbahn Brod—Zenica ganz ausnahmsweise Verhältnisse in Betracht kommen.

Diese Bahn wurde bei Beginn der Occupation von der Militärverwaltung gebaut und sind die Kosten aus dem Occupationscredit bestritten worden. Der Bau erfolgte nicht zu dem Zwecke, um eine dauernde militärische Anlage als solche (wie dies zum Beispiel bei Befestigungen der Fall ist) zu schaffen, sondern in erster Linie deshalb, um den dringenden und unabweislichen Bedürfnissen der occupirenden Armee zu dienen. Von einem militärischen Object und den Eigenthumsverhältnissen, welche bei solchen Objecten bestehen, kann also hier füglich keine Rede sein.

Andererseits kann aber schon aus dem materiellen Grunde, weil diese Bahn aus gemeinsamen Mitteln der Monarchie gebaut worden ist, keinen Augenblick bezweifelt werden, dass die Monarchie auf die Bahn Brod—Zenica einen vollkommen berechtigten Anspruch hat.

Es ist deshalb auch ganz natürlich, dass die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung, wenn sie den Betrieb und das Eigenthum der Eisenbahn Brod—Zenica übernehmen soll, von dem Augenblicke an, als dies geschieht, auch die Verpflichtung übernehmen muss, den Ersatz der von der Monarchie auf diese Eisenbahn verwendeten Baukosten zu leisten.

Da jedoch die aufgewendeten Baukosten den wahren Werth der Eisenbahn Brod—Zenica bei weitem überragen, weil der Bau unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen ausgeführt worden ist, und da überdies die Baukosten aus dem Occupationscredite à fonds perdu bestritten wurden und schon längst in der Schlussrechnung über die gemeinsamen Ausgaben und Einnahmen verrechnet sind, so erscheint es wohl nur recht und billig, wenn die von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung zu übernehmende Verpflichtung auf die Rückzahlung des verwendeten Capitals beschränkt und nicht auch auf eine Verzinsung des letzteren ausgedehnt wird.

Was aber die Modalitäten der Rückzahlung des Baucapitals Seitens der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung an die Monarchie anbelangt, muss in Betracht gezogen werden, dass die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung gleichzeitig mit der Uebernahme der Strecke Brod—Zenica nach den mit dem Reichs-Kriegsministerium diesfalls getroffenen bedingungsweisen Vereinbarungen auch eine Anzahl erheblicher Lasten übernehmen soll.

Nach diesen Abmachungen würde nämlich die Landesregierung zur Deckung der regelmässigen Betriebsauslagen und des ausserordentlichen Erfordernisses der Militärbahn Banjaluka—Doberlin auch in Hinkunft namhafte Beträge aus den Ueberschüssen der Strecke Brod—Zenica beizusteuern und weiters alle zur Erzielung einer grösseren Leistungsfähigkeit auf der Bosnabahn noch nothwendigen Herstellungen und Ameliorirungen thunlichst bald durchzuführen haben.

Für die angeführten Zwecke wurden Seitens der Heeresverwaltung bisher die gesammten Ueberschüsse der Strecke Brod—Zenica verwendet; dieselben haben jedoch noch immer nicht hingereicht, um alle unerlässlichen Verbesserungen der Bahnlinie durchzuführen, weshalb ein namhafter Theil der Arbeiten für die kommenden Jahre verblieben ist, welche Arbeiten nun die bosnisch-herzegowinische Verwaltung nachzuholen hätte.

Bei Beurtheilung der Rückzahlungsmodalitäten des ursprünglichen Baucapitals der Strecke Brod—Zenica muss also in erster Linie in Betracht kommen, dass die Uebernahme dieser Eisenbahnstrecke Seitens der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung wegen der einheitlichen Leitung des Eisenbahnverkehres im Lande zwar von einem gewissen Vortheile ist, dass sie aber gleichzeitig auch mit der Uebernahme erheblicher finanzieller Lasten verbunden ist.

Weiters darf bei Beurtheilung der in Rede stehenden Rückzahlungsmodalitäten auch der Umstand nicht übersehen werden, dass für die sämmtlichen von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung erbauten Bahnlinien (mit Ausnahme der Linie Doboj—Siminhan) rückzahlbare und zu verzinsende Darlehen aus den gemeinsamen Activen gewährt worden sind, und dass die Tilgung dieser offenen Schulden jedenfalls der Rückzahlung des bereits schlussrechnungsmässig ausgetragenen Betrages für den Bau der Strecke Brod—Zenica voranzugehen hat.

Auf Grund der im Vorstehenden dargestellten Verhältnisse erscheint es in der That gerechtfertigt, dass bei Aufrechterhaltung der unbestreitbaren Pflicht der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung zur Rückzahlung des Baucapitals der Strecke Brod—Zenica zunächst, wie schon erwähnt, von einer Verzinsung dieses Capitals abgesehen und dass sodann weiter dieser Landesverwaltung auch gestattet werde, den nach Abzug der an die Militärbahn Banjaluka—Doberlin zu leistenden Zuschüsse und nach Deckung des Erfordernisses für Ameliorirungen auf der Strecke Brod—Zenica eventuell noch erübrigenden Rest der Betriebsüberschüsse der letzteren Strecke zunächt zur rascheren Tilgung der aus den Zinsen der gemeinsamen Activen für Bahnbauten in Bosnien und der Herzegowina bewilligten Darlehen zu verwenden.

Erst nach erfolgter gänzlicher Tilgung dieser sämmtlichen Darlehen würden die Ueberschüsse der Strecke Brod—Zenica zur Rückzahlung der Baukosten dieser Bahn an die beiden Staatsgebiete der Monarchie abzuführen sein.

Was nun die Summe dieser Baukosten betrifft, so beträgt dieselbe inclusive der Ameliorirungsauslagen und des gesammten sonstigen, von der Monarchie baar bestrittenen Aufwandes für Betrieb und Erhaltung auf Grund der jährlichen Schlussrechnungen über die gemeinsamen Ausgaben und Einnahmen und der zugehörigen Begründungen 8,088.373 fl. 87 kr.

Diese Summe wäre also diejenige, welche nach den hier gedachten Modalitäten seinerzeit an die beiden Staatsgebiete der Monarchie zurückgezahlt werden würde.

Behufs Durchführung der im Vorstehenden besprochenen Transaction soll nunmehr mittelst des gegenwärtigen Gesetzentwurfes die k. k. Regierung ermächtigt werden, dem Uebergange der Bahnlinie Brod—Zenica (einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch Brod—Bosnisch Brod) in das Eigenthum der Occupationsländer gegen seinerzeitige Rückerstattung der effectiven Baukosten Seitens der letzteren zuzustimmen (§ 1).

Im § 2 sollen die Modalitäten festgesetzt werden, unter welchen die Betriebsüberschüsse der genannten Bahnlinie zur seinerzeitigen Rückerstattung der Baukosten heranzuziehen sein werden.

Laut § 3 soll das Gesetz unter der Voraussetzung, dass gleichartige Bestimmungen in den Ländern der ungarischen Krone Gesetzeskraft erlangen, mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit treten.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke km 0·0—11·5 der normalspurigen Localbahn Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. Den vorstehenden Amtshandlungen hat die Vornahme der Stationscommission vorauszugehen. [7. April, H.-M.-Z. 15.689.]

Projectirte Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš. (Politische Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité für den Bau der Localbahn Čerčan-Modřan-Dobřiš vorgelegten Detailprojectes der Zweiglinie Mněchenic—Dobřiš mit dem Flügel in den Fabrikshof in Althütten die politische Begehung und Enteignungsverhandlung durchzuführen und bei anstandslosem Ergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 12.153.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung der Theilstrecke Rakonitz—Pladen der Localbahn Rakonitz-Petschau auf den 22. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 18.871.]

Localbahn Beneschau-Wlaschim. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffend das Variantenproject km 17·1 bis km 18·3 der Localbahn Beneschau-Wlaschim auf den 22. April anberaumt. [H.-M.-Z. 20.617.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Stryj—Beskid: Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Gebrüder Grödl in Skole für die Herstellung eines Industriegeleises bei km 35·0 für den 17. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 7046.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung eines Theer-Transportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen Theer-Transportwagen mit Bremse, nach welchen ein Stück für die Pressburger Dachpappen-, Holzcement- und Isolirplatten-Fabrik K. C. Menzel in der Waggon- und Tenderfabrik F. Ringhoffer in Smichow bei Prag gebaut und in den gesellschaftlichen Fahrpark eingestellt werden soll, genehmigt. [Z. 13.739.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppbahn zum Donau-Umschlagplatze in Linz: Bau- und Betriebslänge.) Die Länge für die am 1. August 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebene Schleppbahn zum Donau-Umschlagplatze in Linz wurde behördlich festgestellt, und zwar beträgt die Baulänge von der Abzweigung aus dem Seitengeleise (km 1·027) bis zum Ende des Hauptgeleises (Kilometer 4·680) 3·653 km, und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes (km 188·4398 der Linie Wien—Salzburg) bis zur Mitte des Bureaugebäudes am Umschlagplatze 4·333 km. Die Lage der beiden Stationen Linz Bahnhof und Linz Donau-Umschlagplatz, sowie die Niveau-Côten der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

Name der Station	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Linz Bahnhof	188·4398	263·4075
Linz Donau-Umschlagplatz	4·333	254·126

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Centrale Weichen- und Signal-Stellanlage in der Station B.-Trübau.) Die in der Station Böhm.-Trübau hergestellte centrale Weichen- und Signal-Stellanlage besteht aus zwei Central-Apparaten und aus einem Stations-Blockapparate, welcher zugleich die Einrichtung für das Fahren in Raumdistanz in der Strecke Abtsdorf—B.-Trübau enthält. In den südlichen Theil der Sicherungsanlage sind einbezogen: 4 einfache Weichen und 4 Doppelweichen, dann die Verriegelung der Weiche an der Abzweigung nach Olmütz, ein Fühlpedal, die zweiarmigen Einfahrtssignale für die Fahrtrichtungen von Wien und von Olmütz, zwei zweiarmige Ausfahrtssignale, 2 einarmige Distanzsignale und der Absperrschranken der Wegübersetzung bei dem vorerwähnten Abzweigewechsel. In den nördlichen Theil der Sicherungsanlage sind einbezogen: 5 einfache Weichen und 2 Doppelweichen, weiters 2 Fühlpedale, das zweiarmige Einfahrtssignal für die Fahrtrichtung von Prag, 2 einarmige Ausfahrtssignale, ein Rangirsignal und der Absperrschranken einer Wegübersetzung. Auch befindet sich im nördlichen Centralapparat eine Vorrichtung zum Stellen des elektrischen Distanzsignals gegen Wildenschwert. Auf der currenten Strecke sind in km 244·768, 244·956 und 247·075 Schienendurchbiegungs- oder Radcontacte angebracht. Von den beiden Distanzsignalen gegen Abtsdorf und gegen Triebitz kann stets nur eines auf „Erlaubte Einfahrt" gestellt werden. Diese Abhängigkeit wird von einem in der Blockhütte beim Wächterposten Nr. 199 untergebrachten Stellbocke aus mittelst einer Handkurbel bewirkt, welche zugleich als Signalhebel für das Distanzsignal gegen Triebitz dient. Das Stellen dieser beiden Distanzsignale auf „Erlaubte Einfahrt" ist jedoch von der Zustimmung des Centralwärters im südlichen Weichenthurme abhängig gemacht. Vom Stations-Blockapparate aus können die Weichenverschlüsse und das Distanzsignal gegen Abtsdorf nur entblockirt werden, dagegen kann von den Weichenthürmen aus nur die Blockirung der Weichenverschlüsse und Signale stattfinden. Die vorerwähnte Verriegelung des Abzweigewechsels der Olmützer Linie dient zur Fixirung der Stellung dieser Weiche in die Ablenkung und wurde aus dem Grunde angebracht, weil dieser Abzweigewechsel von dem Centralapparate zu weit entfernt ist und bei Fahrten nach Olmütz gegen die Spitze befahren wird. Die weiters genannten 3 Fühlpedale bewirken, dass die zu befahrenden central gestellten Weichen so lange gesperrt bleiben, bis das letzte Fahrzeug eines Zuges die betreffende Grenzmarke passirt hat. Die in entsprechender Entfernung von drei Weichen angeordneten Radcontacte haben die Bestimmung, am Stations-Blockapparate das Entblockiren der Weichenverschlüsse für die ausfahrenden Züge so lange zu verhüten, als diese Züge die letzte gegen die Spitze befahrene Weiche nicht vollständig passirt haben. [G.-I.-Z. 6704.]

Nachrichten aus Ungarn.

„Ungarische Südostbahn", d. i. die projectirte Linie Versecz—Lugos—Maros-Illye. (Trassenbestimmung und Baukosten.) Die Interessenten der Comitate Torontál, Temes, Krassó und Arad haben den Beschluss gefasst, den Ausbau der projectirten Linie Versecz—Gataja—Lugos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894, Vorconcession Post 2) und Lugos—Maros-Illye (vergl.

Vrdgs.-Bl. Nr. 99 ex 1894. Vorconcession Post 2) durch ausgiebige Beitragsleistung zu ermöglichen. Dem nunmehrigen Projecte der Interessenten zufolge sollen diese beiden Linien als eine Gesammtlinie in einer Länge von 175·2 km mit einem Kostenaufwande von 6,260.000 fl. ausgebaut (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894 und Nr. 21 ex 1895) und als „Ungarische Südostbahn" bezeichnet werden. Als Stationen sind nebst der gemeinschaftlichen Ausgangsstation Versecz der Linien Temesvár Versecz — Báziás, Versecz—Kubin-Dunapart der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen in Aussicht genommen: Versecz-Vásártér, Nagy-Szredistje, Nagy-Zsám, Klopodia, Ferendia, Semlak, Gattaja (Anschluss an die Flügelbahn Vojtek—Gattaja—Német-Bogsán—Resicza der Linie Budapest—Arad—Temesvár—Vojtek—Báziás), Sóosd, Végvár, Niczkyfalva, Buziás, Dragojest, Ohába-Forgács, Temeshid, Lugos (Anschluss an die Hauptlinie [Wien—] Marchegg, Budapest — Lugos — Orsova — Verciorova), Szapáryfalva, Bálincz, Bethlenháza, Boszur, Igazfalva, Facset, Marzsina, Kostély, Holgya, Laszó, Dobra und Maros-Illye (Anschluss an die Hauptlinie Budapest—Arad—Maros-Illye—Tövis). Der Bau der Südostbahn wird mit der Strecke Versecz—Gattaja begonnen werden, da es vorläufig noch nicht präcise bestimmt ist, ob die Fortsetzung dieses Linienabschnittes direct in der Station Lugos oder circa 7 km westlich hievon auf offener Strecke in der diesfalls neu zu errichtenden Station „Temeshid" Anschluss an die Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Lugos—Orsova—Verciorova finden wird. In letzterem Falle würde die Strecke Lugos—Temeshid als Péagestrecke behandelt werden.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart die Aenderung folgender Stationsnamen:

1. Auf der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad jenen der Station „Topolya" (nächst Szabadka [Maria-Theresiopel]) auf Bács-Topolya".
2. Auf der Linie Zenta — Horgos — Szeged - Rókus der Localbahnen des Bács - Bodrogher Comitates jenen der Station „Martonos" (nächst Horgos) auf „Bács-Martonos".
3. Auf der Linie Debreczen — Királyháza jenen der Station Ábrány (zwischen Debreczen und Ér-Mihályfalva) auf „Szent-György-Ábrány".

— (Eröffnung der Station „Fejérpatak" für den allgemeinen Verkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Personen- und Eilgutverkehr und den Frachtenverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station „Fejérpatak" der Hauptlinie Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó—Körösmezö—Landesgrenze (—Woronienka—Stanislau) mit 1. April für den gesammten Verkehr eröffnet wurde.

— (Tour- und Retourkarten im Nachbarverkehr.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. April an auf den grösseren Stationen für den Nachbarverkehr besondere Tour- und Retourkarten unter Einrechnung der doppelten normalen Preise zur Ausgabe gelangen. Diese Tour- und Retourbillets, welche von der Kartenausgabe-Station nach einer in die erste oder zweite Zone des Nachbarverkehrs gehörigen Station und retour lauten, sind zwei Tage giltig, und zwar in der Weise, dass der Tag der Lösung, bezw. Abstempelung oder Datirung des Billets als erster Tag betrachtet wird und die Giltigkeit am darauffolgenden Tage um 12 Uhr Mitternachts erlischt, wobei jedoch, im Falle die Rückreise mit einem solchen Zuge geschieht, welcher in der Abfahrtstation noch vor Mitternacht abgeht, in der Bestimmungsstation aber erst nach Mitternacht anlangt, die Karte bis zum Eintreffen in dieser Station giltig ist. Mit diesen Tour- und Retourbillets kann die Reise weder bei der Hin- noch bei der Retourfahrt unterbrochen werden. Zwei Kinder im Alter von vier bis zehn Jahren können mit einer Tour- und Retourkarte, einzelne solche Kinder können in der I. oder II. Wagenclasse mit je einer ganzen Tour- und Retourkarte der niedrigeren Classe, in der III. Classe jedoch sammt einem Erwachsenen mit einem Tour- und Retourbillet II. Classe reisen; alleinreisenden Kindern werden derartige Tour- und Retourkarten nicht ausgefolgt, für dieselben sind daher sowohl für die Hinals auch für die Retourreise gewöhnliche halbe Nachbarverkehrskarten zu lösen. Die neuen Tour- und Retourkarten können ebenso wie die gewöhnlichen Fahrkarten des Nachbarverkehrs in beliebiger Anzahl in voraus gekauft werden, in welchem Falle dieselben bei Beginn der Reise an der Casse behufs Abstempelung in dem Falle nicht vorgewiesen werden müssen, wenn der Reisende vor Benützung derselben auf deren Rückseite an der hiefür vorgesehenen Stelle das Datum der Reise mit Tinte in der Weise daraufschreibt, dass der Monat mit Buchstaben oder römischen, der Tag hingegen mit arabischen Ziffern geschrieben wird. Diese letzteren in vorhinein gelösten Tour- und Retourkarten können jedoch nur in jenen Stationen gekauft werden, in welchen die Reise angetreten wird.

Ungarische Eisenbahnverkehrs - Actiengesellschaft. (Constituirende Generalversammlung.) Am 27. März fand in Budapest unter Vorsitz des geheimen Rathes Béla von Lukács die constituirende Generalversammlung einer unter der Firma „Ungarische Eisenbahnverkehrs - Actiengesellschaft" gegründeten Unternehmung statt, deren Zweck die Förderung aller dem gesammten Eisenbahnverkehr dienenden Einrichtungen, insbesondere die Initiirung, die Projectirung, der Bau, die Finanzirung von Localbahnen, Strassenbahnen im Bereiche von Städten, Feld- und Industriebahnen, ferner die Erzeugung von speciell Reservoir-(Bassin-) Waggons jeder Art, schliesslich der Erwerb und die Vermiethung von Locomotiven verschiedener Spurweite, derlei Tendern, Waggons und Specialwagen (Salon-Aussichtswagen etc.) ist. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht des Gründerconsortiums über seine bisherige Thätigkeit zur Verlesung. Diesem zufolge ist das mit vorläufig 2,000.000 Kronen bemessene Actiencapital voll eingezahlt. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und Genehmigung desselben, sowie der bisher im Interesse der Activirung des Betriebes getroffenen Massregeln folgten die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath der Gesellschaft. Es wurden gewählt: 1. in die Direction: Béla von Lukács, Franz Blaskovich (gewesener Director der kgl. Ungar. Staatsbahnen), Guido Freiherr von Claner, Präsident der Oesterreichischen Eisenbahnverkehrs-Actiengesellschaft, deren Director Robert Eisner, die ungarischen Reichstags-Abgeordneten Ambrosius Neményi und Szabolcs de Szenyogh und der Wiener Fabriksbesitzer August von Lederer; 2. in den Aufsichtsrath: Dr. Béla von Schober, Adolf Revész, Sigmund Politzer und der k. k. Hofrath Johann Poschacher. In der der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes wurde Béla von Lukács zum Präsidenten desselben ernannt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" von Triest nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. März mit 18 Passagieren und 591 Gewichtstonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 20 Colli Bier, 15 Colli Esswaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 13 Colli Wein, 50 Colli Mehl, 1959 Stück verschiedene Hölzer; nach Bassorah 144 Colli Papier, 100 Colli Bier, 4 Colli Manufacturwaaren, 16 Colli Glaswaaren, 8 Colli Mützen, 15 Colli Glasperlen; nach Bagdad 2 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zündhölzchen; nach Samarang 50 Colli Seife, 20 Colli Bier, 50 Colli Erdwachs; nach Bushire 110 Colli Zündhölzchen; nach Padang 25 Colli Mehl, 2 Colli Mützen; nach Soerabaya 20 Colli Erdwachs; nach Suez 6 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Spiritus, 29 Colli Zucker; nach Gedda 3 Colli Esswaaren, 1 Collo Manufacturwaaren, 400 Colli Zucker; nach Suakin 40 Colli Zucker; nach Aden 50 Colli Papier, 100 Colli Zucker, 4 Colli Schnupftabak, 3 Colli Rauchtabak, 10 Colli Bier, 5 Colli Esswaaren, 80 Colli Mehl; nach Zanzibar 34 Colli Zucker, 95 Colli Mehl; nach Massaua 30 Colli Zucker, 54 Colli Esswaaren; nach Hodeidah 210 Colli Zucker, 3 Colli Spiritus, 1 Collo Manufacturwaaren; nach Bombay 2 Colli Garne, 84 Colli Glasperlen, 150 Colli Farben, 4 Colli Mützen, 170 Colli Metallwaaren, 6 Colli Spiritus, 26 Colli Spielkarten, 33 Colli Holzwaaren, 42 Colli Kurzwaaren, 75 Colli Quecksilber, 11 Colli Baumwollwaaren, 26 Colli Knöpfe, 97 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli chemische Producte, 86 Colli Glaswaaren, 625 Colli Papier, 2 Colli Musikinstrumente, 52 Colli Lampen, 15 Colli Bier; nach Kurrachee 10 Colli Manufacturwaaren; nach Bassorah 20 Colli Glasperlen, 1 Collo Mützen, 7 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Glaswaaren, 44 Colli Papier, 3 Colli Manufacturwaaren, 20 Colli Zündhölzchen; nach Bagdad 5 Colli Manufacturwaaren; nach Mangalore 8 Colli Lampen, 6 Colli Metallwaaren, 5 Colli Manufacturwaaren; nach Calicut 3 Colli Manufacturwaaren; nach Colombo 1 Collo Baumwollwaaren, 30 Colli Papier, 5 Colli Garne; nach Rangoon 65 Colli Seife, 93 Colli Metallwaaren; nach Madras 6 Colli Metallwaaren, 1 Collo Garne, 11 Colli Glaswaaren, 9 Colli Glasperlen, 43 Colli Papier, 10 Colli Wein, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Singapore 2 Colli Parfümerien, 7 Colli Baumwollwaaren, 45 Colli Mehl, 24 Colli Glasperlen, 64 Colli Manufacturwaaren, 151 Colli Bier, 2 Colli Mützen, 21 Colli Papier, 7 Colli Kurzwaaren; nach Calcutta 40 Colli Metallwaaren, 30 Colli Glasperlen, 5 Colli Kurzwaaren, 1 Collo Musikinstru-

mente, 13 Colli Lampen, 4 Colli Knöpfe, 20 Colli Manufacturwaaren, 9 Colli Garne; nach Penang 6 Colli Manufacturwaaren, 17 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Esswaaren; nach Bunder-Abbas 200 Colli Zucker; nach Cannanore 6 Colli Manufacturwaaren; nach Soerabaya 1 Collo Manufacturwaaren, 9 Colli Metallwaaren, 30 Colli Mehl, 26 Colli Papier; nach Batavia 30 Colli Manufacturwaaren, 7 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Hongkong 40 Colli Zündhölzchen; nach Kobe 4 Colli Manufacturwaaren; nach Yokohama 10 Colli chemische Producte. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 359.070 fl. österr. Währ.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Separatfahrten in der Wachau am 14. und 15. April 1895.) Anlässlich der Osterfeiertage lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihren Separatdampfer „Brod" auf der Strecke zwischen Krems-Melk nach dem folgenden Fahrplane verkehren, und wird hiedurch ausser der schon bestehenden Localschiffverbindung Krems-Grein den betheiligten Interessenten und Ausflüglern die Möglichkeit geboten, diese an Naturschönheiten reiche Donaugegend ohne besonderen Kosten- und Zeitaufwand zu besuchen.

Der Fahrplan, nach welchem dieses Separatschiff in der angedeuteten Weise den Verkehr unterhält, lautet:

Thalfahrt:

ab	Melk	5 Uhr 10 Min. Nachm.		
„	Emmersdorf	5 „ 20 „ „		
„	Aggsbach	5 „ 35 „ „		
„	Spitz	7 „ 10 „ Vorm.	und	5 U. 55 M. Nachm.
„	Weissenkirchen	7 „ 25 „ „	„	6 „ 10 „ „
„	Rossatz	7 „ 40 „ „	„	6 „ 25 „ „
„	Stein	7 „ 55 „ „	„	6 „ 40 „ „
an	Krems	8 „ — „ „	„	6 „ 45 „ „

Bergfahrt:

ab	Krems	9 U. 40 M. Vorm.	und	7 U. — M. Abends
„	Stein	9 „ 50 „ „	„	7 „ 10 „ „
„	Rossatz	10 „ 25 „ „	„	7 „ 45 „ „
„	Weissenkirchen	11 „ — „ „	„	8 „ 20 „ „
„	Spitz	11 „ 30 „ „	„	8 „ 50 „ „
„	Aggsbach	12 „ 15 „ Mittags		
„	Emmersdorf	12 „ 45 „		
an	Melk	1 „ — „ Nachm.		

Es ist hiedurch möglich, um 7 Uhr Früh von Wien Franz-Josef-Bahnhof per Bahn nach Krems abzureisen, Ankunft in Krems 9 U. 13 M. Vorm., so dass die Verbindung mit dem um 9 U. 40 M. Vorm. von Krems abgehenden Separatschiff vollkommen gesichert ist.

Desgleichen findet der Anschluss des um 5 U. 10 M. Nachm. von Melk abgehenden Schiffes (Ankunft in Krems 6 U. 45 M. Abends) an den um 8 U. 5 M. Nachts von Krems nach Wien abgehenden letzten Bahnzug statt.

— (Schiffahrten nach der Freudenau.) Anlässlich der Frühjahrsrennen in Wien lässt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an den nachstehenden Tagen, und zwar Ostermontag den 15., Donnerstag den 18., Sonntag den 21., Dienstag den 23., Donnerstag den 25., Sonntag den 28., Dienstag den 30. April, Mittwoch den 1. und Freitag den 3. Mai Localschiffe von der Station Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sophienbrücke von 12 Uhr Mittags bis $1^1/_2$ Uhr Nachmittags nach der Freudenau verkehren. Die Rückfahrt erfolgt nach Schluss der Wettrennen. Der Fahrpreis beträgt für eine Person und Tour 30 kr. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben, und es gelten die an den Cassen Ferdinandsbrücke, Weissgärber und Sophienbrücke gelösten Fahrkarten nur für die Fahrt nach der Freudenau.

Ungar. See- und Flussschiffahrt-Actiengesellschaft. (Bestellung von Dampfern und Schleppschiffen.) Die Direction der Ungar. See- und Flussschiffahrt-Actiengesellschaft hat bei Schaffung, bezw. Ergänzung ihres Schiffsparkes mehrere Dampfer und eine Anzahl eiserner Schlepper bei der Schönichen-Hartmann'schen Schiffswerfte in Budapest bestellt.

Schiffahrtunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Schiffsverkehres auf der unteren Donau und der Save.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass die Dampfer ihrer Schiffahrtunternehmung mit 1. April die auf der Save bisher zwischen Sabácz und Mitrovicza aufrecht erhalten gebliebenen Fahrten bis Bosnisch-Rácsa ausgedehnt, ferner die Fahrten auf den Strecken Vukovár—Ujvidék, Belgrad—Gradiste und Belgrad—Pancsova wieder aufgenommen hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 6. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Gold-Partialobligationen (Rückzahlung am 1. October).

Am 26. März:

Ungarische Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. $4^1/_2$ pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er in Noten verzinsliche Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Friauler Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Gailthal-Bahn Arnoldstein-Hermagor. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Keszthely-Balaton-Szt.-Györgyer Vicinalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. $4^1/_2$ pCt. Eisenbahn-Investitions-Anleihe (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. $4^1/_2$ pCt. Staatseisenbahn-Silberanleihe (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. October).

Coupons-Einlösungen.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. Für den Coupon Nr. 6 per 1. Juli 1895 der Prioritätsactie fl. 2.50 ö. W.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Coupon per 1. Juli fl. 8.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. Für die Actie fl. 6.50 ö. W., für den Genussschein fl. 1.50 ö. W.

Localbahn Mori-Arco-Riva. Vom 15. April ab für die Prioritätsactie lit. A fl. 8.— ö. W., für die Prioritätsactie lit. B fl. 10.— ö. W., für die Stammactie fl. 1.— ö. W.

Bozen-Meraner Bahn. (Generalversammlung.) Am 6. April wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, und im Beisein des Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretär Oskar Freiherr v. Pusswald, die XIII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Bozen-Meraner Bahn abgehalten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen 294.319 fl. (gegen 282 069 fl. im Jahre 1893); dieselben erfuhren demnach eine Erhöhung um 12.249 fl. oder 4·34 pCt. — Die Gesammtausgaben betrugen 135.763 fl., d. i. um 4734 fl. oder 3·38 pCt. weniger als im Vorjahre und im Ganzen 46·12 pCt. der Einnahmen. Die Betriebsrechnung weist einen Ueberschuss von 177.872 fl. aus. Die Versammlung beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, von diesem Ueberschusse 1500 fl. als Beitrag zum Pensionsfonde, 67.600 fl. für Verzinsung des restlichen Prioritätencapitals und 3600 fl. für Tilgung des 4perc. Prioritätenanlehens zu verwenden, von dem sonach verbleibenden Betrage 3 pCt. = 3155 fl. dem Erneuerungsfonde zuzuweisen, für Tilgung des Actiencapitals 2000 fl. zu verwenden, sohin 3 pCt. = 3000 fl. dem Reservefonde zuzuwenden, als 5perc. Tantième für die Direction und den Verwaltungsrath je 4850 fl. zu vertheilen, aus dem verfügbaren Betrage zuzüglich des Gewinnvortrages pro 1894 eine Dividende von $6^1/_2$ fl. per Actie und von $1^1/_2$ fl. per Genussschein auszuzahlen und den verbleibenden Rest im Betrage von 9585 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. — Nach Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Anton Graf Brandis und Eduard Fischer in den Verwaltungsrath wurde die Generalversammlung geschlossen. — In der hierauf abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurden Anton Graf Brandis zum Präsidenten und Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Versammlung.) In der am 8. April unter dem Vorsitze des Directors W. Hallama abgehaltenen Vereinsversammlung hielt der Beamte der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Anton Watzka einen Vortrag über den Gebrauch mobiler Feldtelephone bei den Eisenbahnen. Nach Wiedergabe eines kurzen Ueberblickes über die fortschreitenden Verbesserungen im Fernsprechwesen beleuchtete der

Vortragende die Bedeutung des Telephons im Eisenbahndienste. Er demonstrirte hierauf an der Hand von Schaltungsskizzen und zahlreicher, durch die Wiener Mikrophon- und Telephonfabrik J. Berliner bereitwilligst im Vortragssaale ausgestellten Mustertypen die Principien der Wirkungsweise der bei den Feldtelephonen zur Anwendung gelangenden Condensatoren. In eingehender Weise besprach Herr Watzka die einzelnen Fälle, bei denen das mobile Feldtelephon im Eisenbahndienste zur Verwendung gelangt. Insbesondere bei eintretenden Betriebsstörungen, wo es sich darum handelt, ein leicht transportables und rasch zur Verfügung stehendes Verständigungsmittel zu besitzen, gelangt der Werth dieses Apparates in erhöhtem Masse zur Geltung. Eine besondere Aufmerksamkeit verdient das Feldtelephon im Dienste der Localbahnen, und erwähnte der Vortragende die vorzüglichen praktischen Resultate, welche mit demselben auf mehreren Localbahnen erreicht wurden. Am Schlusse seiner interessanten Ausführungen und gelungenen Demonstrationen erörterte der Redner die Vortheile des Feldtelephons, und erblickt derselbe, gestützt auf durch die Praxis bestätigte Erfahrungen, in diesem Apparate ein einfaches, verlässliches und mit geringen Kosten verbundenes Mittel für jene Fälle, wo es sich um die rasche Einführung eines Nachrichtendienstes handelt und eigene Telephonleitungen nicht zu Gebote stehen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate März 1895.

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	2436	810	1153	2093
Roggen	246	—	—	246
Gerste	796	311	67	1040
Hafer	6331	3025	2733	6623
Malz	570	455	465	560
Mais	857	301	813	345
Diverse	4621	2348	2401	4568
Total	15857	7250	7632	15475

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat März 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ansgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2564·51	1149·07	470·25	3243·33	498·93	919·72	101·00	1317·65
Roggen	917·51	982·27	668·13	1231·65	389·10	—	303·81	85·29
Gerste	534·85	266·99	267·79	534·05	4988·72	181·38	1666·21	3503·89
Hafer	431·44	686·72	312·09	806·07	101·—	1·20	1·20	101·00
Erbsen	608·99	—	207·42	401·57	560·39	510·74	302·37	768·76
Bohnen	316·14	103·64	99·83	320·95	304·05	121·96	202·75	223·26
Raps	13·01	65·77	—	78·78	1156·03	569·45	765·60	959·88
Wicken	175·11	366·73	76·70	465·14	538·70	58·01	—	596·71
Leinsamen	329·79	80·85	—	410·64	—	—	—	—
Rübensamen	538·70	—	35·54	503·16	—	—	—	—
Mohn	117·40	4·07	—	121·47	409·58	100·46	100·27	409·77
Kleesaat	61·30	144·82	147·87	58·23	—	—	—	—
Senf	106·75	—	—	106·75	—	—	—	—
Diverse	330·53	933·16	620·44	643·25	—	100·86	—	100·86
Zusammen	7046·03	4784·09	2906·06	8924·06	8946·50	2563·78	3443·21	8067·07
Versicherungswerth ö. W. fl.	76.353	45.632	32.392	89.593	75.719	21.440	29·691	67.468
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	5	—	1	4	7	1	4	4
Versicherungswerth ö. W. fl.	8.630	—	1.500	7.130	14.700	2.000	2.450	14.250
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	2	—	—	2
Versicherungswerth ö. W. fl.	6.000	—	—	6.000	9.600	—	—	9.600
Lombardbetrag . . ö. W. fl.	2.400	—	—	2.400	4.500	—	—	4.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Serbisch - Bulgarisch-Orientalisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 1. November 1894 für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft F.

Mit 1. Mai 1895 gelangt der Nachtrag I für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, Heft F, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, der kgl. Ungarischen und Serbischen Staatsbahnen, der Orientalischen Bahnen und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und der englischen Eisenbahnen (London-Chatham und Dover und Südost-Eisenbahn-Gesellschaft) andererseis über Herbesthal—Calais/Ostende zur Einführung.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 h für jedes Stück zu erhalten.

Wien, am 9. April 1895. [226]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Coursänderungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 werden die in den Tarifen für den vorbezeichneten Verkehr vorgesehenen Coursdifferenzen, und zwar:

im Theil II, Heft 1 und 2, giltig vom 1. September 1892, sammt den dazu erschienenen Nachträgen I bis VIII, bezw. I bis V von den Frachtsätzen dreifach abgezogen;

im Theil II, Heft 2, giltig vom 1. April 1895, von den Frachtsätzen einfach abgezogen.

Wien, am 9. April 1895. [227]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Coursänderungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 werden die im Tarife vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehr vorgesehenen Coursdifferenzen von den Frachtsätzen einfach abgezogen.

Wien, am 9. April 1895. [228]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu den Verbandstarifen.

Mit 1. Mai 1895 gelangen folgende Nachträge zur Einführung, und zwar:

I. Nachtrag I zu dem ab 1. November 1894 giltigen Tarife „Theil 2 — Heft 1", enthaltend:
 a) Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze für den Verkehr zwischen Floridsdorf-Donaufeld, Wien Nordbahnhof, Wien Lagerhaus, Stadlau und Wien (Staatsbahnhof) einerseits und einigen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, ferner zwischen Znaim (Oe.N.W.B.) einerseits und den Stationen Smichov (k.k.St.B.) trs. und Prag [Smichov] (B.E.B.) trs. andererseits.
 b) Einbeziehung directer Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Strassnitz und Sudoměřitz-Petrau (K.F.N.B.), Jägerndorf (M.S.C.B.) und Ziegenhals (k.k.St.B.), sowie mit der Ladestelle Schönweid [chem. Fabrik] (St.E.G.).
 c) Einführung geänderter, bezw. neuer Frachtsätze für sperrige Güter und Einführung des Ausnahmetarifes für beladene und leere Möbelwagen.
 d) Ergänzung der Vorbemerkungen und Aenderung der Stationsbezeichnungen.
 e) Druckfehler-Berichtigungen und Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

II. Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen, „Theil II". Dieser Nachtrag enthält Kartirungssätze für Güter aller Art und für bestimmte Tarifclassen, ferner für bestimmte Artikel; Aufhebung von Frachtsätzen, Ergänzung und Berichtigungen.

III. Nachtrag VII zu dem ab 1. Jänner 1888 giltigen Tarif „Theil II — Heft 3a", enthaltend Einführung neuer, bezw. geänderter Frachtsätze für den Verkehr mit Eger (B.E.B. und k.k.St.B.), Ergänzung des Ausnahmetarifes III für Borstenviehtransporte, Berichtigung, bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifes VI für den Transport von Werk- und Nutzholz, und des Ausnahmetarifes VII für den Transport von Mahlproducten und Mehl, sowie Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 11. April 1895. [229]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarife „Theil II, Heft 4".

Mit 1. Mai 1895 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Juni 1895 gelangt der Nachtrag VII zu dem ab 1. Februar 1892 giltigen Tarife „Theil II, Heft 4", des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Titelblattes, der speciellen Tarifbestimmungen, der Reexpeditionstabelle, der Beschränkung für den Güterverkehr, der Frachtsätze, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. April 1895. [230]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aenderung des Coursstandes.

Vom 1. Mai 1895 ab werden im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverbande die auf Grund der Anhänge zu den Verbandstarifen, Theil II, Heft 1 und 2 (Verkehr mit Oesterreich), und Heft 3 und 4 (Verkehr mit Ungarn), bezw. auf Grund der Nachträge zu diesen Anhängen zur Anwendung kommenden Coursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen nicht wie bis dahin doppelt, sondern nur einfach abgezogen.

In der gleichen Höhe werden auch die bei den im Deutsch-Oesterr.-Ungarischen Seehafenverbande im Kartirungs- oder Rückvergütungswege zur Einführung gebrachten Frachtsätzen etwa angegebenen Coursdifferenzen in Abzug gebracht.

Wien, am 10. April 1895. [231]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. Tarif vom 1. Juni 1889.

Anwendung von Courskürzungsbeträgen ab 20. April 1895.

Von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. aus dem niederschlesischen Reviere nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. Juni 1889 werden vom 20. April 1895 ab die Courskürzungen der Tabelle I (siehe Nachtrag VIII zum Tarife, Seite 6—7) in Abzug gebracht.

Wien, am 8. April 1895. [232]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Die in dem Anhange zum Gütertarife, Theil II, für den obgenannten Verband enthaltenen Coursdifferenzen werden ab 1. Mai 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr in doppeltem, sondern in einfachem Betrage abgezogen.

Wien, am 10. April 1895. [233]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Die in dem Anhange zum Gütertarife, Theil II, Heft 1a, und die im Gütertarife, Theil II, Heft 5, für den obgenannten Verband enthaltenen Coursdifferenzen werden ab 1. Mai 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr in doppeltem, sondern in einfachem Betrage abgezogen.

Wien, am 10. April 1895. [234]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Die in den Anhängen zu den Gütertarif-Theilen II für obgenannte Verbände enthaltenen Coursdifferenzen werden ab 1. Mai 1895 von den Frachtsätzen nicht mehr in doppeltem, sondern in einfachem Betrage abgezogen.

Das Gleiche gilt rücksichtlich der zu den genannten Verbandstarifen im Kartirungswege mit Coursdifferenzen eingeführten Frachtsätze.

Wien, am 10. April 1895. [235]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu Tarif-Theil II.

Am 1. Mai 1895 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1894 giltigen Tarif-Theile II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderungen von Frachtsätzen des Haupttarifes;

Ergänzung des Haupttarifes und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen um den Preis von 20 Hellern, bezw. 20 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 15. April 1895. [236]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung directer Fahrpreise zwischen Lundenburg und Lemberg über Krakau.

Vom 20. April 1895 angefangen gelangen directe Fahrkarten für einfache Fahrten zwischen Lundenburg und Lemberg über Krakau zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe, und zwar für

Schnellzüge			Personenzüge		
I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Gulden österr. Währung					
28·—	20·—	10·50	21·—	14·—	7·—

Wien, am 8. April 1895. [237]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrbegünstigung für Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, dann für die Finanz- und Sicherheitswache in der III. Classe des Personenzuges auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 werden Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, ferner die k. k. Finanzwache vom Respicienten abwärts, sowie die Inspectoren und die Wachmannschaft der k. k. Sicherheitswache in der III. Classe des Personenzuges auf den Linien des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen Entrichtung des Preises einer Militärfahrkarte III. Classe zuzüglich der ärarischen Stempelgebühr befördert.

Hiedurch erfahren die bezüglichen Bestimmungen in den Tarifen und Tarifbestimmungen für Militärpersonen-, Gepäcks- und Gütertransporte auf den österreichischen Eisenbahnen etc. vom 1. November 1892 im „Anhange" auf Seite 16, bezw. im Localtarife für den Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. April 1891, sub II/1, C/c (eingeführt mit Nachtrag 11), eine entsprechende Abänderung.

Wien, am 10. April 1895. [238]

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1895.) Nachstehend werden mehrere den Localgüterverkehr betreffende Verfügungen der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bekanntgegeben, welche neben dem Hefte C vom 1. April 1895 in Kraft bleiben und demnach im Bayerischen Localgüterverkehre zu beachten sind.

1. Berechnung der Wagenladungsfracht, wenn die Abfertigung als Wagenladungsgut zwar nicht ausdrücklich verlangt ist, die Wagenladungsfracht aber das billigere Frachtresultat ergibt.

Wird vom Versender die Gestellung eines Wagens, bezw. die Abfertigung der Sendung als Wagenladung nicht ausdrücklich verlangt, obwohl die Wagenladungsfracht sich billiger stellt als die Stückgutfracht, so ist es Aufgabe der Dienstesstellen, den Versender thunlichst zu belehren und nach vorgängigem Benehmen mit demselben die billigste Abfertigungsart zu wählen.

Verzögerungen in der Abfertigung sind jedoch zu vermeiden; auch ist bei Ermittlung der billigsten Fracht neben der Wagenladungsfracht stets auch der Ladelohn in Betracht zu ziehen.

2. Frachtberechnung für Güter, welche netto gehandelt werden.

Es ist in den Kreisen des verkehrenden Publicums und theilweise auch bei den Abfertigungsstellen mehrfach die Meinung verbreitet, dass bei Gütern, welche netto gehandelt zu werden pflegen, die Frachtberechnung nicht auf Grund des Bruttogewichtes, sondern auf Grund des Nettogewichtes der einschlägigen Sendungen zu erfolgen habe, bezw. dass nicht das Brutto-, sondern das Nettogewicht im Frachtbriefe zu declariren sei.

Diese Auffassung steht im directen Widerspruche zu den in Betracht kommenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, sowie mit dem Vordrucke in den Gewichtsrubriken der Frachtbriefformulare, und es werden daher die sämmtlichen Abfertigungsstellen angewiesen, nachdrücklichst darauf zu achten, dass in den Frachtbriefen stets das Bruttogewicht der zur Aufgabe gelangenden Sendungen voll und richtig declarirt werde.

3. Frachtberechnung für Uebergewicht bei vollen Wagenladungen.

Zur Beseitigung von Missverständnissen und Zweifeln über die Tarifirung der bei Ueberlastungen von Wagen als zulässiges oder nicht zulässiges Uebergewicht vorkommenden Gewichtsmengen wird darauf aufmerksam gemacht, dass auf Grund der Tarifvorschriften § 9 (1) der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptclassen ein Gewicht von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt wird, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10000 kg beträgt.

Hieraus folgt, dass bei Aufgabe von mehr als 10000 kg auf einen Wagen die Fracht für das ganze Gewicht der Ladung ausschliesslich des Uebergewichtes nach der für die Ladung von 10000 kg treffenden Tarifclasse zu berechnen ist.

4. Tarifirung von Tabakstengeln.

Tabakstengel sind nicht wie Tabakrippen nach Specialtarif II, bezw. A^2, sondern nach der Allgemeinen Wagenladungsclasse B, resp. A^1, zu tarifiren.

5. Erhebung der Schutzwagengebühr.

Nach § 30 der allgemeinen Tarifvorschriften wird bei Gegenständen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich macht, wie z. B. bei Langholz, langen Eisenstangen und Leitern für jeden Schutzwagen eine Gebühr von 15 Pfg. für das Kilometer erhoben.

Behufs Hintanhaltung von Zweifeln wird darauf aufmerksam gemacht, dass diese Gebühr auch dann zu erheben ist, wenn ein besonderer Schutzwagen nicht eingestellt und als solcher lediglich ein im Zuge befindlicher leer retour gehender Wagen verwendet wird.

(Vergleiche indessen § 18 der allgemeinen Tarifvorschriften, betreffend Gegenstände von mehr als 7 m Länge bei Aufgabe als Stückgut.)

6. Tarifirung dünner Brettchen bis zu 1·5 m Länge.

Dünne Brettchen bis zu 1·5 m Länge unterliegen der Tarifirung nach Specialtarif III, bezw. Specialtarif II nur dann, wenn sie zu Grubenzwecken in Verwendung kommen.

7. Tarifirung von Glas- und Thon-Ballons.

Nach den besonderen Vorschriften für bestimmte Gegenstände unter c §§ 19 und 25 hat die Tarifirung zu erfolgen:

a) für Glas- und Thon-Ballons, leere, neue oder gebrauchte, unverpackt, zu den Frachtsätzen und Bestimmungen des Specialtarifes III, resp. des Specialtarifes II (siehe Anmerkung zu Ziffer 14 der sperrigen Güter);
b) für Glas- und Thon-Ballons, leere, ungebrauchte, verpackt (Eilgut oder Frachtgut), zu den Sätzen für Eilstückgut, bezw. zu den Sätzen der Allgemeinen Stückgutclasse für Frachtgut für das anderthalbfache Gewicht;
c) für Glas- und Thon-Ballons, leere, gebrauchte, verpackt, wird die Fracht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutclasse für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet, sofern sich dieselbe für das anderthalbfache Gewicht nicht billiger stellt.

8. Tarifirung von Schlackenziegelsteinen.

Schlackenziegelsteine, welche aus dem Sande des Schlackengusses unter geringer Beimischung von gelöschtem Kalk durch Trocknen an der Luft und Erwärmung an der Sonne hergestellt werden, sind zu den gebrannten Steinen zu zählen und somit wie letztere zu tarifiren.

9. Tarifirung von Flaschenkapseln.

Der Artikel „Flaschenkapseln aus Blei oder Zinn" wird nicht nach dem Specialtarife für bestimmte Stückgüter, sondern nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutclasse abgefertigt.

10. Tarifirung von unfertigen hölzernen Schiebekarren.

Unfertige hölzerne Schiebekarren (einrädrige Handkarren) ohne Eisenbeschlag, bei welchen das Rad mit dem Gestelle noch nicht verbunden ist, sind nicht als Fahrzeuge, sondern als Holzwaaren anzusehen, und demnach als Wagenladungen zum Specialtarif II, bezw. A^2, als Stückgut zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter abzufertigen.

11. Tarifirung von Holzsandalen, Holzschuhen und Holzpantoffeln.

Holzsandalen, Holzschuhe und Holzpantoffel gehören zu den Holzwaaren des Specialtarifes II und als solche zum Specialtarif für bestimmte Stückgüter, auch wenn sie mit Leder oder anderen Stoffen in Verbindung gebracht sind.

Schuhe oder Stiefel von Leder oder anderen Stoffen mit Holzsohlen sind hiezu nicht zu rechnen.

12. Frachtermässigung für Baumaterialien zur Unterhaltung der Localbahn Asch—Rossbach.

Für Baumaterialien, welche zur Unterhaltung der im Betriebe der k. k. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung stehenden Localbahn Asch—Rossbach von Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnstrecke Pilsen—Eger bezogen werden, kommt für die Bayerische Durchgangsstrecke Eger—Asch ein ermässigter Frachtsatz von 6 kr. ö. W. für 100 kg zur Anwendung.

13. Verwendung von Wagen zu Heu-, Stroh- und Hopfenstangen-Sendungen.

Die Bestimmungen, betreffend die Zulassung zweier offener Wagen an Stelle eines S (früher H^3) Wagens zum Versandt von Heu, Stroh und Hopfenstangen im inneren Bayerischen Verkehre unter Berechnung der Fracht für eine Ladung werden ausser Wirksamkeit gesetzt, und es sind bis auf Weiteres für den Versandt benannter Artikel sowohl im inneren Bayerischen, als im directen Güterverkehr vorzugsweise und soweit zweckdienlich S, Sm und Smy Wagen zu verwenden.

14. Zur Beseitigung von Zweifeln über die Tarifirung, bezw. über die Anwendung des Ausnahmetarifes Nr. 7 für Brennholz (siehe Seite 349 des Heftes C vom 1. April 1895) wird be-

merkt, dass die Declaration „Brennholz“ für Nutzhölzer von als Brennholz Verwendung findenden Holzsorten, soferne dieselben die Länge von 2·5 m nicht überschreiten und die äussere Zurichtung derjenigen des Brennholzes entspricht, auch für den Fall nicht zu beanstanden ist, wenn diese Nutzhölzer zur Anfertigung von Spulen, Spänen, Zündhölzern u. dgl. bestimmt sind.

15. Grüne Erbsen in Schoten sind als frisches Gemüse zu betrachten und nach den Frachtsätzen der Allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen.

16. Zu dem § 28 der allgemeinen Tarifvorschriften (Seite 96 des Heftes C vom 1. April 1895) wird erläuternd bemerkt, dass die Papierhülsen, welche nach Abrollen des daraufgewickelten Garnes von den Webereien nach den Spinnereien zurückgesendet werden, bei der Zurücksendung zu den gebrauchten Emballagen, bei der Auflieferung in Wagenladungen also zu den Gütern des Specialtarifes III gehören.

17. Kirchenglocken aus Gussstahl gehören zu den Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifes I und sind bei Aufgabe in Wagenladungen nach Specialtarif I, bezw. A², bei Aufgabe in Stückgutsendungen nach dem Specialtarif für bestimmte Stückgüter zu tarifiren.

Kirchenglocken aus anderem Metall oder aus Metallmischungen sind bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Sätzen der Classe B, bezw. A¹ in Stückgutsendungen zu den Sätzen der Allgemeinen Stückgutclasse abzufertigen.

18. Verwendung von Wagen mit 9000 kg Ladegewicht. Die Verwendung von Wagen zu 9000 kg Ladegewicht ist nur im inneren bayerischen Verkehre für Güter der Specialtarife I, II und III, sowie der Ausnahmetarife Nr. 1 a, 1 b und 10 zulässig, und ist für diesen Fall die Taxe des bezüglichen Specialtarifes, bezw. Ausnahmetarifes mindestens für das Ladegewicht, bezw. für das wirkliche Gewicht des in dem Wagen verladenen Gutes, wenn dasselbe mehr als 9000 kg beträgt, zu berechnen.

Vorstehende Bestimmungen sind — mit Ausnahme der unter 12 und 18 bezeichneten — auch im Verkehre mit sämmtlichen deutschen Bahnen anwendbar.

Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft C für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895.) Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C „Beförderung von Gütern“ sind am 1. April in einer Neuauflage zur Einführung gelangt, wogegen das gleichnamige Heft vom 1. Jänner 1893 gleichzeitig ausser Wirksamkeit getreten ist. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 15. Mai 1895 in Geltung.

— (Heft A für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden vom 1. Juli 1894.) An Stelle der Zusatzbestimmung 6 zu § 41 der Verkehrsordnung trat vom 1. April an nachstehende neue Zusatzbestimmung:

„Wird die Annahme von Expressgut am Bestimmungsorte verweigert, oder erfolgt die Abnahme der bahnhoflagernd gestellten Sendungen nicht binnen drei Tagen, so ist, falls der Absender bekannt ist, die Versandtstation behufs Einholung einer Verfügung Seitens des Absenders ohne Verzug davon zu verständigen.

Wird Expressgut nicht innerhalb acht Tagen abgenommen, so wird damit nach § 38 der Verkehrsordnung verfahren.

Diese Fristen beginnen, wenn das Gut bahnlagernd gestellt ist, mit der Ankunft des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgte, andernfalls mit der Zustellung.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können auch vor Ablauf der vorbezeichneten Fristen bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht. In diesem Falle wird der Erlös bis zum Ablaufe der gesetzlichen Frist zur Verfügung des Berechtigten gehalten.“

Werrabahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Nachtrag VII.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag VII zur Einführung, welcher enthält:

I. Aufhebung einer besonderen Bestimmung zur Verkehrsordnung;
II. Neueinführung von Stationen;
III. nähere Bezeichnung von Stationsnamen;
IV. Erhöhung von Tarifentfernungen für Meiningen;
V. Ergänzung des Ausnahmetarifes 3;
VI. neuer Ausnahmetarif 11;
VII. Aufhebung und Ermässigungen von Localbahnzuschlägen;
VIII. Aenderungen und Ergänzungen des Anhanges zum Tarif.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag V.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger;
II. Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt F Tariftabellen:
   1. Anleitung zur Frachtermittlung,
   2. Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz (Abtheilung b),
   3. Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
IV. Aenderung von Stationsnamen;
V. Aenderung und Ergänzung des Anhanges zum Tarif.

— (Frachtsätze für Saargemünd.) Die Frachtsätze für Saargemünd (Pfälz. B.) bleiben bis zum 1. Mai noch bestehen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag III.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger;
II. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt Fc Ausnahmetarife:
   1. zu Ausnahmetarif Nr. 2 für Holz,
   2. zu Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine,
   3. zu Ausnahmetarif Nr. 7 für Cement;
III. Aenderungen zu den Tarif- und sonstigen Bestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen;
IV. Aenderung von Stationsnamen;
V. Aenderung und Ergänzung des Anhanges.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Fortbestand desselben.) Der vorbezeichnete Tarif sammt Nachträgen bleibt bis zum 1. Mai noch in Kraft.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag VIII.) Mit 1. April gelangte zum vorbezeichneten Seehafen-Ausnahmetarife der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes I;
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anstossfrachten für den Verkehr mit bayerischen Localbahnstationen;
III. Aufnahme des Artikels Cacaobutter in den Ausnahmetarif 6 für Bregenz und Lindau;
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes III durch Aufnahme der Station Kufstein und des Artikels Schreibkreide;
V. Aufnahme der Station Harburg U. E. in die Ausnahmetarife Nr. II, VI und VII;
VI. Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Nachtrag XVII zum Heft 2 vom 1. Jänner 1891.) Am 1. April trat der vorbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung von Stationsnamen;
II. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen;
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, u. zw.:

Ausnahmetarif 2 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II,
„ 3 „ Holz des Specialtarifes II u. s. w.,
„ 5 „ „ „ „ III,
„ 16 „ getrocknete Malztreber,
„ 25 „ Wegebaumaterialien,
„ 27 „ Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren,
„ 36 „ Baumwollabfälle.

Hannover - Bayerischer Gütertarif. (Nachtrag III zum Theil II, vom 1. Jänner 1893.) Mit 1. April gelangte der 3. Nachtrag zum obengenannten Tariftheil zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderung der bayerischen Vicinal- und Localbahnzuschläge;
II. Aenderung des Vorwortes.

— (Nachtrag V zum Heft Nr. 1 vom 1. August 1893.) Mit 1. April kam zum vorbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag 5 zur Einführung. Derselbe enthält die wegen anderweiter Bezirkseintheilung der Preussischen Staatsbahnen nothwendig gewordenen Aenderungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
673	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand	Neubau-Kreuzstätten	Wien St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	15·1 kr.	10 kr.	5·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten zu bewirken
674	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Kalksteine	Kalk-Podol Prachovic (Station)	Aussig Oe.N.W.B. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den genannten Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 21·5 21·0		Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen hat der Versender durch eigene Arbeiter und auf eigene Kosten vorzunehmen
675	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I	Sashalom (Ausweiche)	Wien (St.E.G.) oder (K.F.N.B.)	Aufrechthaltung der auf diese Güter bezüglichen Tarifbestimmungen, und der bezüglich Sashalom festgesetzten speciellen Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Directer Frachtsatz besteht nicht	69 kr.		Im Kartirungswege		
676	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinzeugröhren als Frachtgut	Weleslawin	Prag (Smichow)	1. Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—V	11·6 kr. ö. W.	9·0 kr. ö. W.	2·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
677	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenerz aus Posit. E—25 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zditz	Příbram	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	9 kr.	7 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
678	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Oswięcim transit	Nowosielitza Reichsgrenze	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation entweder nach Russland oder nach Brody transit, bezw. Podwołoczyska transit, Nowosielitza transit lautenden Frachtbriefen; im letzteren Falle hat die Neuaufgabe der Transporte in den Grenzstationen binnen 6 Wochen (42 Tage) stattzufinden. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Brody Bhf., bezw. Podwołoczyska Bhf., Nowosielitza Bhf. oder Zuczka bestehenden directen Tarifen zu erfolgen	Vom 1. Mai 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Einschlägige Verbandstarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	62·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	In den nebenstehenden Frachtsätzen ist sowohl die Ueberfuhrsgebühr von Brody, bezw. Podwołoczyska und Nowosielitza bis zur Reichsgrenze, als auch die Manipulationsgebühr enthalten
					Podwołoczyska Reichsgrenze					54·5 kr.				
					Brody Reichsgrenze					47·5 kr.				
679	Südbahn-Gesellschaft		Buchenbretter	Zapresić	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von Pušća-Kupljenovo proveniren. Das Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	149 Heller inclusive ungar. Steuer	125 Heller inclusive ungar. Steuer	24 Heller	Im Kartirungswege		
680	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	sämmtlichen cisleithanischen Stationen	Lienz	Sendungen müssen nachweislich zum Bau und zur Einrichtung einer Hôtel-Dependance in Amlach bei Lienz bestimmt sein und mindest. 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg u. 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
681	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Unbearbeitete Quarzsteine und Quarzsand	Scheiblingkirchen	Schönbrunn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	55·3 kr.		Im Kartirungswege		

Für Sendungen, auf welche nebenstehende Frachtbegünstigung Anwendung findet, hat das Zugeständniss laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1894, sub Post 2281, keine Geltung.

Gleichzeitig wird der im Verordnungs-Blatte Nr. 120 ex 1894, sub Post 1823, für unbearbeitete Quarzbruchsteine von Scheiblingkirchen nach Schönbrunn publicirte Kartirungs-Frachtsatz ausser Wirksamkeit gesetzt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
682	Böhm. Nordbahn		Pflastersteine	Schluckenau	Grund-Georgenthal	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen für Güter des Specialtarifes 3	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 13	kr. 9	kr. 4	Im Kartirungswege		
					Niedergrund				14	9	5			
				Nixdorf	Grund-Georgenthal				16·9	10	6·9			
					Niedergrund				17·9	12	5·9			

683 B.E.B. Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895 gelangt für die zu Neubauten in der Baumwollspinnerei und Weberei in Liebauthal bei Königsberg in Böhmen dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach Königsberg M. Kulm bei einem Durchlauf von mindestens 40 km auf den Linien der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 42 ex 1895, fortlaufende Nummer 648, hat es in der Rubrik „und gilt in der Zeit", anstatt „bis Ende December 1895", richtig „**bis Ende April 1896**" zu heissen.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
134 vom 22. November 1894	2059	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Steinkohlen und Coaks	Krakau trs. und Oswięcim trs.	Brody Reichsgrenze Podwołoczyska Reichsgrenze	Die Tarifermässigungen treten mit 1. Mai 1895 ausser Kraft
8 vom 17 Jänner 1895	185				Nowosielitza Reichsgrenze	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 18. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 4. März 1895*) für die Localbahn Modřan-Čerčan mit der Abzweigung Měchenic-Dobřiš.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Wenzel Marek, Forstmeister in Konopischt, Dr. Heinrich Živný, Bezirksobmann in Beneschau, Dr. Martin Walter, Bezirksobmann in Königsaal, Ottokar Bohutinský, Domänen-Administrator in Dobřiš, und Adalbert Koliha, Obmann der Bezirksvertretung in Eule, die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue, und Betriebe einer Localbahn von Modřan nach Čerčan mit einer Abzweigung von Měchenic nach Dobřiš gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station Čerčan der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Modřan zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Nusle—Modřan mit einer Abzweigung von Měchenic nach Dobřiš.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 10.000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

---

*) Enthalten in dem am 12. April 1895 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 54.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung des von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

Das im Sinne der vorstehenden Bestimmung ermittelte Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur bedungenen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung unter Garantie des Landes bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufzunehmenden Hypothekar-Anlehens, sowie zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat das von den Concessionären bei der Landesbank des Königreiches Böhmen aufgenommene Anlehen an Stelle der Concessionäre bis zur vollständigen Rückzahlung dieses Anlehens zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt.

3. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen im Sinne des Absatzes 1, bezw. anstatt der nach Absatz 2 für das Actiencapital zu bezahlenden Annuität eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der vorbezeichneten, nach den Bestimmungen im Absatze 1 und 2 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

4. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, bezw. nur mit dem Darlehensreste der Landesbank des Königreiches Böhmen belastete Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen nnd unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 4, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am vierten Tage des Monates März im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn von Čerčan-Pišely nach Modřan mit Abzweigung von Měchenic nach Dobřiš.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Čerčan-Pišely nach Modřan mit Abzweigung nach Dobřiš ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der Fürsorge für die beim Bau der Bahn verwendeten Arbeiter obliegen den Concessionären die gleichen Verpflichtungen, welche die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten laut der allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen übernehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die zu erbauende, circa 43 km lange Bahn zweigt vom südlichen Ende der Station Čerčan-Pišely der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag ab, wendet sich gegen Pořic und ersteigt den Bergrücken bei Swarow.

Von hier aus senkt sich die Trasse über Pecerad bis zum Sazawa-Flusse, übersetzt letzteren nächst Teinitz und führt an den rechtsseitigen Thalgehängen des genannten Flusses abwärts unter Berührung der Ortsgebiete von Chrást, Prosetschnitz und Borek bis zur Mündung des Sazawa-Flusses in den Moldau-Fluss nächst Dawle. Von der Projectsstation Dawle führt die Trasse an der rechtsseitigen Lehne des Moldau-Flusses abwärts und gelangt, die Ortsgebiete von Skochowic und Wraň berührend, zum Anschlusse an die bestehende Station Modřan der Staatsbahnlinie Nusle—Modřan.

Die circa 27·6 km lange Abzweigung Měchenic—Dobřiš mündet nächst km 32 aus der currenten Strecke der obangeführten Linie, übersetzt unmittelbar darauf die Moldau und ersteigt sodann das Plateau von Mnišek. Von hier aus senkt sich die Trasse bis zur Uebersetzung des Wosnitzer Baches, wendet sich sodann gegen Westen und gelangt über Althütten nach Dobřiš, woselbst an der Dobřiš-Mnišeker Strasse die Endstation Dobřiš angelegt wird.

Ausserdem ist ein von der currenten Strecke abzweigendes, in das Eisenwerk in Althütten führendes Schleppgeleise von circa 1 km Länge herzustellen.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung der Anschlussbahnhöfe, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und die bezüglichen Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den concessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 3000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende durchschnittliche Neigung, wie folgt, festgesetzt: Innerhalb der Theilstrecke von Čerčan bis Tejnic kann eine Maximalsteigung von 22 Permille zur Anwendung gelangen, während in der übrigen Strecke der Linie Čerčan-Pišely—Modřan eine solche von 18 Permille nicht überschritten und diese letztere Maximalneigung nicht in geschlossenen längeren Strecken angewendet werden darf. Innerhalb des Flügels Měchenic—Dobřiš wird die Maximalsteigung mit 20 Permille festgesetzt.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Permille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 180 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·5 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleisentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten, wenn

nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkte 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen.

Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·4 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienen-Unterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfeldrigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 3·5 m betragen und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn sind die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei der Ausführung der Bahn ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit hölzernen Querschwellen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 26 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

Beim Oberbau des Flügels Měchenic—Dobřiš wird jedoch gestattet, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte 77·5 cm betragen darf und dass in geraden Strecken wie in Bögen bis zum Halbmesser von 250 m die im obbezeichneten Normale vorgeschriebene Anzahl des Kleinmaterials per Schienenlänge eine Verminderung erfahren kann.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleisachse mindestens 1·9 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen können mit besonderer Genehmigung des k. k. Handelsministeriums auch aus Riegelmauerwerk hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auszuführen und mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine durchgehende Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die durchschnittliche Entfernung der Wärterhäuser in der freien Bahn hat circa 5 km zu betragen.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die Gesammtlänge der Nebengeleise in den Stationen und Haltestellen soll, mit Ausschluss der Geleise der Anschlussstationen Čerčan-Pišely und Modřan, welche auf Kosten der Concessionäre von den betreffenden Bahnverwaltungen hergestellt werden, mindestens 7·5 pCt. der Bahnlänge betragen.

Die Stationen sind mit Central-Weichenstellanlagen zu versehen.

In jenen Stationen, welche laut Punkt 9, Absatz 5, Distanzsignale erhalten, sind diese letzteren mit den Central-Weichenstellanlagen in Abhängigkeit zu bringen.

Diese Einrichtungen sind im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 10. Jänner 1892, Z. 13.493 ex 1891 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 ex 1892), auszugestalten.

In den zur Wasserentnahme bestimmten Stationen sind solche Vorkehrungen, bei welchen zur Wasserentnahme der Locomotivdampf in Anspruch genommen wird, nur über besondere Genehmigung des k. k. Handelsministeriums gestattet.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanentem Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphen-Sprechleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

In der Strecke Měchenic—Dobřiš kann eventuell die Telegraphen-Sprechleitung durch eine Telephonanlage ersetzt werden.

Die Ausrüstung der Bahn mit elektrischen Glockenschlagwerken kann unterbleiben.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Bei den Anschlussstationen an die bestehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen sind Distanzsignale, bei wichtigeren Anschlussstationen Ein-, eventuell Ausfahrtssemaphore auszuführen, deren Stellung, wie unter Punkt 8 erwähnt, in entsprechende Abhängigkeit von jener der Weichen zu bringen ist.

An der Abzweigungsstelle des Flügels Měchenic—Dobřiš aus der freien Strecke der Hauptlinie Čerčan-Pišely—Modřan ist ein Distanzsignal aufzustellen, ferner ein Ablenkgeleise von entsprechender Länge auszuführen, und sind die einzulegenden verriegelbaren Wechsel mit den zugehörigen Semaphoren derart zu verbinden, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint; endlich ist durch eine Blockeinrichtung die Freigabe der Fahrten über die Abzweigungsstelle in die Hand der Station Wran zu legen.

10. Fahrbetriebsmittel.

Die Beistellung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel erfolgt durch die betriebführende Bahnverwaltung auf Grund der im bezüglichen Betriebsvertrage festzustellenden Bedingungen im Einvernehmen und auf Kosten der Concessionäre der Localbahn.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 23. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Laun nach Libochowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Vincenz Řiha, Bezirksobmann in Laun, im Vereine mit dem Dr. P. Paul Hilbert, Advocat und Bürgermeister in Laun, mit dem Erlasse vom 6. November 1893, Z. 46.978 (Verordnungs-Blatt Nr. 136 vom 28. November 1893), ertheilte, seither erloschene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Laun der k. k. Staatsbahnen über Černčitz, Weltěž, Slawietin, Radonitz, Pátek, Želcwitz, Křesin und Duban nach Libochowitz zum Anschlusse an die Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von sechs Monaten erneuert.

Wien, am 21. März 1895. Z. 9921.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Tramway-Unternehmungen sind den im § 15 ad 3 der Gewerbegesetz-Novelle vom 15. März 1883 angeführten Unternehmungen periodischer Personentransporte beizuzählen.

2. Von der Gemeinde in ihrer Eigenschaft als Strasseneigenthümerin und als autonome Verwaltungsbehörde in Bezug auf Sicherstellung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf den Strassen gestellte Bedingungen sind als polizeiliche, also öffentlichrechtlichen Charakters anzusehen, und haben sonach in dem Consense für die Tramwayanlage Ausdruck zu finden.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 25. Juli 1893, Z. 28.417, betreffend die Consentirung einer Tramwayanlage, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Die Beschwerde der Commune Wien ist dagegen gerichtet, dass dem Begehren derselben, den Consens für die erste Herstellung eines Aufstellungsgeleises am Schottenring auch an die Bedingung zu knüpfen, dass eine Wagenaufstellung auf dem in Frage stehenden Verbindungsgeleise nur hinsichtlich der sogenannten Arbeiterwagen, sonach nur an Wochentagen in den bezüglichen Morgen- und Abendstunden stattfinden dürfe, weder mit dem Decrete der n. ö. Statthalterei vom 10. Mai 1892, Z. 27.995, noch auch von dem Handelsministerium mit der angefochtenen Entscheidung Folge gegeben worden ist.

Die angefochtene Entscheidung motivirt die Nichtaufnahme der erwähnten Bedingung in den Consens damit, dass Bedingungen, unter welchen die Stadtgemeinde die Benützung der Strassen für Tramwayanlagen gestattet, nicht durch Gesetz oder Verordnungen geregelt sind, sondern den Gegenstand einer Vereinbarung zwischen der Stadtgemeinde und der Tramwayunternehmung zu bilden haben, und dass der Gemeinde kein Recht zusteht,

zu verlangen, dass ihre diesbezüglichen Forderungen und Wünsche, welche übrigens im vorliegenden Falle von der Tramwaygesellschaft vollständig acceptirt worden sind, auch von der Staatsbehörde zur Bedingung von Genehmigungen gesetzt werden, welche diese Behörde in Ausübung der ihr gesetzlich zukommenden Competenz ausschliesslich vom Standpunkte der staatlichen Aufsicht über den Tramwayverkehr zu ertheilen findet.

Wie aus dieser Motivirung der angefochtenen Entscheidung hervorgeht und wie überdies in der Gegenschrift des Handelsministeriums ausdrücklich hervorgehoben wird, wurde der Gemeinde durch die Entscheidung das Recht zur Aufstellung der oben angeführten Bedingung nicht abgesprochen; die Ablehnung der Aufnahme dieser Bedingung in den Consens ist vielmehr lediglich eine formelle, indem die Staatsbehörde ihre Verpflichtung, aber auch ihre Berechtigung zur Aufnahme jener Bedingung in den Act der Consentirung in Abrede stellt. Ebendarum hatte auch das Erkenntniss des Verwaltungs-Gerichtshofes sich lediglich mit der Untersuchung der Formalfrage zu befassen, ob die Commune Wien berechtigt war, die Aufnahme der erwähnten Bedingung in den Consens zu begehren, und ob dementsprechend die Staatsbehörde diesem Begehren Folge zu geben verpflichtet war.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand diese Frage zu bejahen. — Da über die Concessionirung von Pferdeeisenbahnen und über die Consentirung der Betriebsanlagen derselben besondere Bestimmungen nicht bestehen und auch durch die in der Gegenschrift berufene Allerhöchste Entschliessung vom 25. Februar 1859 und Artikel II der Verordnung vom 20. April 1861, R.-G.-Bl. Nr. 49, zur Frage nur soviel festgestellt erscheint, dass die Concessionirung solcher Unternehmungen und die Feststellung der Verkehrsbedingungen in den Wirkungskreis des Handelsministeriums fällt, die Tramwayunternehmungen aber gewiss den im § 15 ad 3 der Gewerbegesetz-Novelle vom 15. März 1883 angeführten Unternehmungen periodischer Personentransporte beizuzählen sind, so folgt, dass bei der Consentirung der Betriebsanlagen solcher Unternehmungen die Bestimmungen der Gewerbeordnung zu beachten sein werden. Aus den Bestimmungen der §§ 26, 29 und 30 des vorcitirten Gesetzes folgt aber, dass bei der Genehmigung von Betriebsanlagen zugleich alle jene Bedingungen und Beschränkungen festzustellen sind, welche nach irgend welcher Richtung bezüglich der Errichtung oder des Betriebes der Anlagen sich als nothwendig darstellen.

Dass diese Bedingungen und Beschränkungen sich nicht blos auf gewerbepolizeiliche Momente im engeren Sinne zu beschränken haben, dass dieselben vielmehr alle, somit auch verkehrspolizeiliche Rücksichten umfassen sollen, folgt deutlich aus der Bestimmung des § 29, Absatz 2; ja aus der Bestimmung des § 30, Absatz 1, folgt, dass auch Einzelninteressen aus Anlass der Consentirung einer Betriebsanlage von der Behörde wahrzunehmen sind, welche, wenn diese Einzelninteressen auch lediglich privatrechtlicher Natur sind, doch angewiesen wird, soweit als thunlich deren Beilegung im gütlichen Wege zu versuchen, und es muss als in der Intention des Gesetzes gelegen angenommen werden, dass, wenn eine gütliche Beilegung von nur Privatinteressen betreffenden Einwendungen bei der commissionellen Verhandlung erfolgt, auch dieses Moment in dem die Verhandlung erledigenden Acte, also in dem Consense für die Betriebsanlage, den entsprechenden Ausdruck zu finden haben wird.

Aus diesen gesetzlichen Bestimmungen ist somit zu folgern, dass allerdings ein von der Behörde ertheilter Consens für eine gewerbliche Betriebsanlage der genaue Ausdruck dessen zu sein hat, was sich nach den Ergebnissen der Verhandlung als das Rechtsverhältniss der consentirten Betriebsanlage einerseits zu den öffentlichen und andererseits zu den Privatinteressen gestaltet hat.

Die von der Commune Wien bei der Verhandlung gestellte, von der Tramwaygesellschaft überdies angenommene Consensbedingung ist aber weiter keineswegs als eine solche anzusehen, welche lediglich die Sicherung privater Rechte und Interessen der Commune bezweckt; sie ist vielmehr eine Bedingung, welche auch auf Sicherstellung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehres auf den Strassen abzielt, und erscheint somit von der Commune nicht blos in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin der Strassen, sondern auch in ihrer Eigenschaft als autonome Verwaltungsbehörde gestellt; ebendarum muss diese Bedingung als eine polizeiliche und daher öffentlichrechtlichen Charakters angesehen werden.

Für die Berücksichtigung solcher Bedingungen in dem Consense sprechen aber nicht blos die Bestimmungen der §§ 26, 29, Absatz 2, und 30 Gewerbegesetz-Novelle, sondern auch der Artikel VI, Absatz 2 und 5 des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, und Artikel XIV, Absatz 3 und 9 des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, welche Gesetze analoge Verhältnisse in Betreff der Localbahnen, bezw. der Bahnen niederer Ordnung vor Augen haben und zu regeln bestimmt sind. Auch in diesen citirten gesetzlichen Bestimmungen kommt der Grundsatz zur Geltung, dass öffentliche Strassen für den Betrieb jener Bahnen nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten in Anspruch genommen werden können, und weisen dieselben darauf hin, dass die Zulässigkeit und die Bedingungen der Strassenbenützung besonders festzustellen sind.

Da im concreten Falle, wo es sich um die Herstellung einer gewerblichen Neuanlage handelte, die Disposition über den Strassengrund unbestritten der Commune Wien, und zwar mit der Rechtsfolge zusteht, dass ohne ihre Zustimmung der Consens mit voller Rechtswirkung und unbedingt nicht ertheilt werden konnte, so musste diesem Moment in dem Consense für die Anlage umsomehr Rechnung getragen werden, als die Behörde keineswegs darauf sich beschränkte, den Consens unter der im § 30 Gewerbegesetz-Novelle enthaltenen Beschränkung zu ertheilen, und als andere von der Commune aufgestellte und von der Tramwaygesellschaft gleichfalls acceptirte Bedingungen in dem Consense selbst anstandslos Aufnahme gefunden haben.

Von diesen Erwägungen geleitet, konnte der Verwaltungs-Gerichtshof die angefochtene Entscheidung nicht für gesetzlich begründet erkennen.

[Erkenntniss vom 15. Februar 1895. Z. 823: H.-M.-Z. 16.510X ex 1895.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 6. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Johann Šesták, Obmann der Be-

zirksvertretung von Brandeis a. d. Elbe, und Consorten vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brandeis a. d. Elbe der Linie Čelakowitz—Brandeis a. d. Elbe der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach der Station Neratowitz der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird zu erheben sein, ob die in Aussicht genommene Art der Verbindung der Projectslinie mit der Station Neratowitz in banökonomischer und verkehrstechnischer Beziehung den localen Verhältnissen entspricht, und weiters, ob die in km 14·3 projectirte Ladestelle mit Rücksicht auf die geringe Entfernung derselben von der vorgenannten Anschlussstation nicht entfallen könnte. [H.-M.-Z. 16.120.]

Projectirte Localbahn Přelanč-Königgrätz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Josef Čech, Bürgermeister der Stadt Bohdaneč, und Genossen vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Přelauč über Bohdaneč nach Königgrätz die Trassenrevision auf den 17. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 18.873.]

Waldindustriebahn nächst der Station Synowódzko. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung betreffs des vom Fürsten Andreas Lubomirski vorgelegten Projectes für eine schmalspurige, nächst der Station Synowódzko beginnende, in die herrschaftlichen Waldungen in Kruszelnica führende Waldindustriebahn auf den 18. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der Statthalterei-Secretär Julian Poznánski betraut. [H.-M.-Z. 20.442.]

Localbahn Radkersburg-Luttenberg. (Verbesserung der Inundationsverhältnisse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung betreffend das Project für die Verbesserung der Inundationsverhältnisse in km 1·3/2·6 der Localbahn Radkersburg-Luttenberg auf den 25. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 20.604.]

Projectirte Localbahnen (Dampftramwaylinien) Görz-Aquileja und Cervignano-Aquileja. (Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 19. bis 22. November 1894 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten schmalspurigen Localbahn (Dampftramway) von Görz über Cervignano nach Aquileja die Trasseführung derselben genehmigt und bezüglich des gleichzeitig commissionell behandelten Projectes für eine normalspurige Localbahn (Dampftramway) von Cervignano nach Aquileja entschieden, dass dieses Project nicht weiter zu verfolgen sei. [6. April, H.-M.-Z. 6020.]

Projectirte Localbahn Deutschbrod-Saar. (Ergebniss der Trassenrevision.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 5. bis 7. December 1894 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Deutschbrod der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Přibislau nach Saar hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 10.952.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag. Erweiterung der Station Erdweis: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Erdweis für den 22. April anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 6287.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen in Jedlesee.) In der Wagenmontur der Werkstätte Jedlesee wurde ein Holzschuppen und ein Bureaueinbau hergestellt. [30. März, Z. 18.336.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellung in Graz.) Für Restaurationszwecke wurde zunächst der Fiakerrestauration am Grazer Bahnhofe eine Küchenbaracke für drei Pilhal'sche Kochherde hergestellt. [2. April, Z. 16.236.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung von Locomotiv-Drehscheibenanlagen.) Das Project für die Herstellung von Locomotiv-Drehscheibenanlagen in Wien E.W.A. und Aspang wurde genehmigt. [5. April, Z. 12.794.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bau- und Betriebslänge der Linie Stanislau—Woronienka.) Die Länge für die auf Staatskosten erbaute und am 20. November eröffnete Linie Stanislau—Woronienka wurde behördlich festgestellt, und zwar beträgt die Baulänge vom Beginn des Hauptgeleises der Linie Stanislau—Woronienka in der Station Stanislau (km 0·904) bis zum Ende des Hauptgeleises im Woronienka-Tunnel an der Landesgrenze (km 96·465) 95·561 km, und die Betriebslänge von der Mitte der Station Stanislau der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Woronienka 94·112 km. Hiezu kommt noch zu rechnen die gemeinsam mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn benützte Strecke von 0·904 km, so dass sich für die genannte Linie eine Gesammt-Betriebslänge von 95·016 km ergibt. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côten der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude sind folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Stanislau (Station d. Linie Lemberg—Czernowitz) . . .	Station	0·000	253·546
Chryplin (Station d. Linie Stanislau—Husiatyn	„	4·271	261·403
Bratkowce	„	12·224	288·781
Jyśmienyiczany . .	„	19·992	324.554
Tarnowica-leśna . .	„	29·055	377.368
Nadwórna	„	37·035	438.259
Lojowa	„	45·218	548·383
Delatyn	Holzverladestelle	—	464.648 *)
Delatyn	Station	54·638	452·451
Dora	Halte- und Holzverladestelle	59.283	490.403
Jaremcze	Station	62·888	523·223
Jamna	Holzverladestelle	—	552·733 *)
Mikuliczyn	Station	72·851	599·259
Zeniec	Holzverladestelle	—	646 793 *)
Tartarów	Station	82.109	681·425
Worochta	„	88.900	747 234
Woronienka . . .	„	95·016	833·183

Verbot des Betretens des Bahnkörpers ausserhalb der bestimmungsgemäss dem Publicum allgemein zugänglichen Stellen und der Benützung des Bahnkörpers als Fussweg Seitens der Civilwachorgane. Eine Polizeibehörde hat bei der Bahnverwaltung darüber Beschwerde geführt, dass die angestellten Civilwachorgane, welche auf dienstlichen Gängen den Bahnkörper betreten und denselben als Fussweg benützt haben, aus diesem Grunde von Organen der Bahnverwaltung beanständet worden sind, und hat gleichzeitig unter Berufung auf die §§ 90 und 101 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, sowie mit dem Hinweis, dass die genannten Sicherheitsorgane immer als im Dienste stehend zu betrachten sind, an die Bahnverwaltung die Aufforderung gestellt, dass derartige Beanständungen in Hinkunft hintangehalten werden. Diese Anschauung entspricht nicht den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen. Nach § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung dürfen Personen, welche nicht zu den Bahnbediensteten gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniss hiezu nicht versehen sind, die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gruben u. s. w., ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge und für das Auf- und Absteigen festgesetzten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesetzten Punkten nicht betreten, geschweige denn den Bahnkörper als Fussweg benützen. Von diesem Grundsatze, an welchem im Hinblick auf die persönliche Sicherheit, sowie mit Rücksicht auf die strengen Vorschriften des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, festgehalten werden muss, ist zu Gunsten der Sicherheitsorgane zufolge der Kundmachung vom 30. März 1874, Z. 8587 (Eisenbahn-Gesetzsammlung Pollanetz und Wittek, Bd. V/1, S. 303), eine Ausnahme nur dahin gemacht worden, dass der k. k. Gendarmerie, sowie

*) Bezieht sich auf den Stockschienenstoss der Weiche im Hauptgeleise.

den gehörig legitimirten polizeilichen Aufsichtsorganen das Betreten der Bahn auch an anderen als den dem Publicum allgemein zugänglichen Stellen dann gestattet ist, wenn sie in Ausübung ihrer Dienstpflichten die Bahn betreten müssen, um eine ihnen obliegende Amtshandlung vorzunehmen. Es kann daher auch Civilwachmännern, selbst wenn sie gehörig legitimirt sind, was in dem dieser Verfügung zu Grunde liegenden speciellen Falle nicht einmal vorhanden war, das Betreten der Bahnanlagen an anderen als dem Publicum allgemein zugänglichen Stellen ohne besondere Erlaubniss nur in dem vorerwähnten Falle, bezw. dann zugestanden werden, wenn etwa eine specielle Ueberwachung des Bahnkörpers selbst durch dieselben zu erfolgen hätte. Keinesfalls jedoch erscheint es zulässig, den gedachten Sicherheitsorganen die Benützung der Bahn als Fussweg allgemein zu gestatten, und es könnte eine Ausnahme in dieser Hinsicht nur insofern gemacht werden, als dies durch die vorzunehmende Amtshandlung nothwendig bedingt ist, wobei aber zur Wahrung der persönlichen Sicherheit der Polizeiorgane diese letzteren sich mit den Bahnorganen in das Einvernehmen zu setzen hätten.

[H.-M.-Z. 16.960.]

Verkehrsstörungen.

Südbahn-Gesellschaft:

14.—15. April. Auf den Linien Wien—Triest und Marburg—Franzensfeste—Ala machte sich zwischen 11 Uhr 17 Min. und 4 Uhr 20 Min. starkes Erdbeben bemerkbar. Ein im Sava-Thale erfolgter aussergewöhnlich heftiger Erdstoss verursachte in der Strecke Hrastnigg—Sagor—Sava Felsstürze, welche beide Geleise verlegten, wodurch die Züge 1 und 9 circa drei Stunden Verspätung erlitten.

Ausland.

Preussen. (Verhandlungen betreffs Verstaatlichung der Weimar-Geraer Eisenbahn.) Dem „D. R.-A“ zufolge haben die zwischen der kgl. preussischen und der kgl. sächsischen Regierung wegen Verstaatlichung der Weimar-Geraer Eisenbahn gepflogenen Verhandlungen einen beiderseits befriedigenden Abschluss dahin gefunden, dass die kgl. sächsische Regierung von ihrer Absicht, das Weimar-Geraer Eisenbahnunternehmen zu erwerben, zu Gunsten der kgl. preussischen Regierung Abstand genommen hat. Die letztere hat nunmehr der Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft für die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat eine Anerbietung gemacht, und zwar:

a) für je eine Stammactie à 300 M. nebst Dividendenscheinen für 1895 und folgende Staatsschuldverschreibungen der dreipercentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerth von einhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1895,

b) für je eine Stamm-Prioritätsactie à 600 M. nebst Dividendenscheinen für 1895 und folgende Staatsschuldverschreibungen der dreipercentigen consolidirten preussischen Staatsanleihe zum Nennwerth von sechshundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1895, sowie eine baare Zuzahlung von 30 Mark für jede Stamm-Prioritätsactie.

Verwaltung und Betrieb des Unternehmens sollen bereits vom 1. Januar 1895 ab für Rechnung des preussischen Staates geführt werden, der Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen, der Uebergang des Unternehmens auf den preussischen Staat, sowie die Auflösung der Gesellschaft dagegen am 1. des zweiten auf die Perfection des zwischen Staat und Gesellschaft abzuschliessenden Vertrages folgenden Monats stattfinden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 10. März mit drei Passagieren und 502 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 500 Colli Mehl; nach Bahia 100 Colli Mehl, 30 Colli Bier; nach Rio de Janeiro 55 Colli Früchte, 101 Colli Liqueure, 8 Colli Glaswaaren, 68 Colli Papier, 30 Colli Cognac, 3 Colli Porzellan; nach Santos 15 Colli Möbel, 6 Colli Oel, 16 Colli Esswaaren, 112 Colli Gerste; nach Fiume 2251 Colli Jute. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 98.458 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der täglichen Wien—Linz—Passauer Postschifffahrten, ferner der Localschiffahrten auf den Strecken Linz—Passau, Krems—Spitz—Melk und im Wiener Donaucanale.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschifffahrten Wien—Linz—Passau, ferner die Localschiffahrten zwischen Linz—Passau und Krems—Spitz—Melk heuer wie folgt eröffnet:

a) Postschiffe:

Von Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) nach Linz ab 9 Uhr 30 Minuten Nachts; erste Fahrt am 29. April.

„ Linz nach Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) ab 9 Uhr Vormittags; erste Fahrt am 1. Mai.

„ Linz nach Passau ab 5 Uhr 30 Minuten Früh; erste Fahrt am 30. April.

„ Passau nach Linz ab 3 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 30. April.

b) Localschiffe:

Von Linz nach Passau, täglich mit Ausnahme von Montag, ab 1 Uhr Nachmittags; erste Fahrt am 1. Mai.

„ Passau nach Linz, täglich mit Ausnahme von Montag, ab 5 Uhr 30 Minuten Früh; erste Fahrt am 1. Mai.

„ Krems nach Melk, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 10 Uhr 30 Minuten Vormittags und 7 Uhr 45 Minuten Abends; erste Fahrt am 1. Mai.

„ Melk nach Krems, täglich mit Ausnahme von Freitag, ab 4 Uhr 40 Minuten Früh und 6 Uhr Abends; erste Fahrt am 1. Mai.

An Sonn- und Feiertagen verkehrt zwischen Wien—Aggsbach ein Vergnügungsschiff. Abfahrt von Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) um 6 Uhr 30 Minuten Früh; Rückfahrt von Aggsbach um 4 Uhr 35 Minuten Nachmittags, Ankunft in Wien um 9 Uhr Nachts.

Die Localfahrten im Wiener Donaucanale nach und von Nussdorf werden mit 1. Mai eröffnet.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. In Folge Conseilbeschlusses wurde die 48stündige Observation gegen Provenienzen aus Constantinopel sowohl zu Wasser als zu Lande aufgehoben und durch eine ärztliche Visite ersetzt.

Die 10tägige Quarantaine gegen Pilgerschiffe aus Constantinopel wurde auf eine 48stündige Observation herabgemindert.

Cypern. Herkünfte aus Constantinopel unterliegen nur mehr einer ärztlichen Untersuchung.

— Gegen Provenienzen vom Golf von Aden und dem Rothen Meere bis Toor (exclusive) wurde eine 10tägige Quarantaine angeordnet.

Lissabon. Die kgl. portugiesische Regierung hat den Hafen von Canton (China) für pestverseucht und die anderen Häfen der Provinz für derselben Krankheit verdächtig erklärt.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des L. Stückes.) Das am 8. April herausgegebene L. Stück enthält unter

Nr. 894: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 3. April 1895, Z. 46.950, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Vöcklabruck in Oberösterreich nach Böhmen.

Nr. 895: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 31. März 1895, Z. 26.419, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Dorohoi in Rumänien nach der Bukowina.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 11. April herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 896: Bekanntmachung des grosshzgl. badischen Ministeriums des Innern vom 5. April 1895, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Rindvieh aus Galizien und Salzburg nach und durch das Grossherzogthum Baden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc.

Courskürzungen.

Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen

a) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen,
der ehemaligen Böhm. Westbahn,
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 1. November 1892;

b) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Mähren und Oesterr.-Schlesien) und der ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn vom 1. November 1892,

sowie von den am 1. Jänner 1895 eingeführten ermässigten Frachtsätzen für Steinkohlen und Coaks nach Hieflau und Zeltweg werden vom 20. April 1895 ab die Courskürzungsbeträge der Tabelle 1 in Abzug gebracht.

Wien, am 6. April 1895. [239]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages IX.

Am 1. Mai 1895 gelangt Nachtrag IX zum Tarife vom 1. October 1892 für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Aenderung von Stationsnamen,

neue Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt,

neue Frachtsätze für die Versandtstation Wohontsch der Aussig-Teplitzer Eisenbahn,

Ergänzung und Aenderung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Dienststellen und Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. April 1895. [240]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife und des Nachtrages IV zum Anhange des Tarifes.

Am 1. Mai 1895 gelangt Nachtrag VI zum Tarife und Nachtrag IV zum Anhange des Tarifes vom 10. September 1892 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

Aenderung von Stationsnamen,

neue Frachtsätze für die Stationen Mylau, Neundorf i. V., Reichenbach i. V. und Zschaitz,

neue Frachtsätze von der Versandtstation Wohontsch der Aussig-Teplitzer Eisenbahn,

Ergänzung der im Nachtrage IV enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Stationen Gröditz, Riesa, Riesa-Elbequai und Meissen,

Ergänzungen und Aenderungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. April 1895. [241]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch Französischer Eisenbahnverband

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien K.E.B., Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits in Kraft.

Hiedurch wird der vom 1. April 1893 giltige gleichnamige Ausnahmetarif aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 13. April 1895. [242]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. Mai 1895 gelangen nachstehende directe Fahrpreise und Gepäckstaxen zur Einführung:

	Einfache Fahrt – Giltig für alle Züge – I. Classe	Einfache Fahrt – Giltig für alle Züge – II. Classe	Gepäckstaxe für je 10 kg
	Francs		Francs
Carlsbad — Chur über Regensburg—München—Lindau	76·05	53·00	2·94

Wien, am 12. April 1895. [243]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Personenverkehr.

Aufhebung eines Tarifes.

Ab 1. Mai 1895 wird der Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und Italien über Eger—St. Valentin—Pontebba, giltig vom 1. December 1891, aufgehoben.

Wien, am 12. April 1895. [244]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien (Westbahnhof)—Melk—Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) oder umgekehrt.

Vom 27. März 1895 bis auf Weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

	II. Classe Bahn I. Platz Schiff	III. Classe Bahn II. Platz Schiff
Von Wien (Westbahnhof) nach Melk—Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) . . . / Von Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) nach Krems—Melk—Wien (Westbahnhof)	896 Heller = fl. 4·48 Bkn.	478 Heller = fl. 2·39 Bkn.

Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässiger Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbahnhof)—Melk, der Post- und Localdampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Bahnstrecke Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof)—Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Giltigkeit, und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen, gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande, zu unterbrechen.

Ab 27. März bis incl. 1. Mai 1895 verkehrt das Localschiff ab Krems zu Berg jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 Uhr Früh und ab Melk zu Thal jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 5 U. 30 M. Nachmittags. Ankunft in Krems um 7 U. 15 M. Abends.

Die täglichen Postschiffahrten zwischen Wien und Linz werden mit 29. April 1895 ab Wien und mit 1. Mai 1895 ab Linz eröffnet.

Ab 1. Mai 1895 finden tägliche Localschiffahrten zwischen Melk und Krems statt.

Wien, am 10. März 1895. [245]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.

Wiederaufnahme des Zugsverkehres Hietzing—Ober-St. Veit.

Mit 17. April 1895 wird der Zugsverkehr in den Strecken „Hietzing (Station)—Neue Welt und Neue Welt—Ober-St. Veit“ wieder aufgenommen.

Wien, am 14. April 1895. [246]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Poprádthaler Localbahnen.

Namensänderung der Stationen Lubochna, Lucsivna und Keresztfalu.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 wird der Name der Station Lubochna auf Fenyőháza, der Station Lucsivna auf Batizfalu und der Name der Station Keresztfalu der unserem Betriebe stehenden Poprádthaler Localbahnen auf Keresztfalu-Szepes-Béla abgeändert.

Budapest, am 8. April 1895. [247]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft I und 2.

Aenderung der Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an werden die in den Anhängen zu dem vom 1. Februar 1894 giltigen Gütertarife Theil II, Heft 1, und zu dem vom 1. November 1893 giltigen Gütertarife Theil II, Heft 2, enthaltenen Coursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen einfach abgezogen.

Budapest, am 11. April 1895. [248]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarifnachträge.

Am 1. Mai 1895, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895, treten im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 1;
b) Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife Theil II, Heft 2;
c) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1895 giltigen Anhange zu den Tarifen Theil II.

Die Nachträge ad a) und b) enthalten Frachtsätze für sperrige Güter, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen; jener ad c) enthält Aufhebung von Frachtsätzen für sperrige Güter.

Diese Nachträge sind zum Preise von ad a) 70 Heller, ad b) 30 Heller und ad c) gratis sowohl bei der gefertigten General-Direction als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 15. April 1895. [249]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich und Ungarn).

Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.

Vom 1. Mai 1895 an sind die in den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Coursunterschiedsbeträge nicht wie bisher vierfach, sondern nur dreifach, die in den Nachträgen zu den vorbezeichneten Tarifheften, sowie in den Tarifheften 3 und 4 und den hiezu erschienenen Nachträgen, bezw. Anhängen enthaltenen Coursunterschiedsbeträge nicht mehr doppelt, sondern nur einfach abzuziehen.

Wien, am 14. April 1895. [250]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.

Vom 1. Mai 1895 an werden bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A abgezogen:

1. dreifach:
die Coursunterschiedsbeträge unter B der Hefte 1 und 2 und der Nachträge I hiezu, sowie der Hefte 3 und 4;
2. einfach:
die Coursunterschiedsbeträge unter B der Anhänge vom 1. Juni 1894 zu den Heften 1—4, der Nach-

träge IV vom 1. Jänner 1895 zu den Heften 1 und 2 und der Nachträge III vom 1. Jänner 1895 zu den Heften 3 und 4,

ferner die Coursunterschiedsbeträge zu den seit 1. Jänner 1895 durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätzen.

Wien, am 16. April 1895. [251]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Coursunterschiedsbeträge.

Vom 1. Mai 1895 an werden die im
Nachtrag I zu Heft 1,
„ III „ „ 2,
„ III „ „ 3,
„ I „ „ 4
enthaltenen Coursunterschiedsbeträge von den Frachtsätzen nur einfach abgezogen.

Wien, am 16. April 1895. [252]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr.

Aenderungen der Coursdifferenzen.

Die in dem „Anhang“ zum Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893, zum Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893 und zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893, sowie in den Nachträgen zu diesen Anhängen enthaltenen Coursdifferenzen sind ab 1. Mai 1895 bis auf Weiteres nicht mehr doppelt, sondern nur einfach von den Frachtsätzen in Abzug zu bringen.

Wien, am 10. April 1895. [253]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Bromberg-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages XII.

Mit 1. Mai 1895 tritt der Nachtrag XII zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif vom 1. Jänner 1892 in Kraft, welcher in den Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland i/B. als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind zum Preise von 0·10 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Bromberg erhältlich.

Wien, am 9. April 1895. [254]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Kohlenverkehr von den Stationen Bánya, Szabolcs und Üszög nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif.

Mit 1. Juni 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquetts von den Stationen Bánya und Szabolcs der k. k. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn und der Station Üszög der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Hiedurch wird der vom 1. August 1893 giltige gleichnamige Ausnahmetarif ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können bei den betheiligten Verwaltungen und bei der Personencassa V (für Rundreise-Billets) am Wiener Südbahnhofe zum Preise von 30 Hellern per Stück bezogen werden.

Wien, am 11. April 1895. [255]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifes (Theil II), giltig vom 1. Juni 1895.

Mit 1. Juni 1895 tritt ein neuer Gebührentarif für den Transport von Personen, Gepäck-, Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen in Kraft, und wird der bisherige Tarif, giltig vom Tage der Eröffnung der Localbahn Ischl-Salzburg, resp. der Zahnradbahn auf den Schafberg, sammt Nachträgen gleichzeitig aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes können bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 30 kr. bezogen werden.

Salzburg, am 12. April 1895. [256]

Direction der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Nachtrag III zum Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Mit 1. Mai 1895 gelangt der Nachtrag III zu dem ab 1. Jänner 1891 giltigen Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Einführung.

Derselbe enthält Berichtigungen des Nachtrages II zum angeführten Gebührentarife.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction in Wien käuflich zu erhalten.

Wien, am 12. April 1895. [257]

Sonstige Nachrichten.

Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1895.) Verkehrsordnung und Tarif für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sind mit Giltigkeit vom 1. April 1895 in neuer Auflage erschienen, in Folge dessen Heft B, Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Jänner 1893 ausser Kraft tritt.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Nachtrag V.) Mit 1. April 1895 gelangte der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge, sowie Ermässigungen von Frachtsätzen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Fortbestand von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze der Reichsbahn-Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel im Kohlentarif Nr. 8 für den vorbezeichneten Verkehr bleiben noch bis zum 1. Mai in Geltung.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Theil II, vom 1. Juni 1891. (Nachtrag V.) Die bereits angekündigte Einführung des Nachtrages V musste über den 1. April hinaus verschoben werden.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. (Nachtrag III zum Theil II vom 20. August 1892.) Mit 1. April gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen" des „Kilometerzeigers und der Tariftabellen", sowie des Anhanges I, enthaltend „Tarifbestimmungen und Schiffsfrachten der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und des Anhanges III, enthaltend „Frachtsätze für den Umschlag in Verciorova", ferner einen neuen Anhang IV mit „Frachtsätzen für directe Sendungen von und nach Sulina, Odessa und Constantinopel etc. etc. bei Beförderung über Galatz". Die Interessenten sind besonders auf folgende wesentliche Frachtverbilligungen aufmerksam zu machen:

a) Einführung eines neuen Ausnahmetarifes VIII für Cement, Chamottesteine, Thonröhren, Spat etc. etc. mit Bestimmung nach den unteren Donauländern;
b) Ermässigung der Frachtsätze für Oberdorf b. Biessenhofen und Sonthofen;
c) Einreihung der Stationen Asch, Eger und Hof in den Ausnahmetarif VII für Baumwollwaaren und Garne;
d) Gleichstellung der Wasserfrachten für ordinäre Waaren aus Antimon, Bronze, Kupfer, Zink, Zinn, Messing etc. etc., mit den niederen Wasserfrachten für Eisenwaaren (Pos. 113 des Artikelverzeichnisses).

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Eisen und Stahl u. s. w. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad u. s. w. tr. vom 1. November 1887.) Die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg treten mit 1. Mai 1895 voraussichtlich ohne Ersatz ausser Kraft. In der Aufschrift des Tarifes ist die Bezeichnung „Süddeutscher Eisenbahnverband" zu streichen. Die Stationen Beckingen, Bous, Brebach, Burbach b. Saarbr., Dillingen a. d. Saar, Kreuznach, Langenlonsheim, Neunkirchen, Quint, Saarbrücken, Schleifmühle, Trier l. M., Trier r. M., Türkismühle und Völkingen gehören vom 1. April zum Bezirke der k. Eisenbahn-Direction Saarbrücken; die Station Bingerbrück gehört vom gleichen Tage zum Bezirke der neuen k. Eisenbahn-Direction Köln.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895.) Der am 1. April unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Jänner 1893 nebst Nachtrag I in Kraft gesetzte neue Tarif, der mit dem bisherigen im Wesentlichen übereinstimmt, findet auch im directen Verkehre zwischen den k. Bayerischen Staatseisenbahnen und den übrigen deutschen Eisenbahnen Anwendung. Der auf Seite 21—24 enthaltene Nebengebührentarif findet für die Stationen der k. Bayerischen Staatsbahnen keine Anwendung; an dessen Stelle tritt der bayerische Nebengebührentarif in Heft B des bayerischen Localtarifes vom 1. April 1895.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehre.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist ein Nothstandstarif für Düngemittel erschienen, durch welchen die in den Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft in München einerseits und Stationen der übrigen deutschen Eisenbahnen andererseits enthaltenen Frachtsätze für bestimmte Düngemittel auf die Dauer bis zum 1. Mai 1897 unter den im Tarife angegebenen Bedingungen um 20 pCt. ermässigt werden. Derselbe wird vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München an Interessenten unentgeltlich abgegeben. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass im Verkehre nach ausländischen Bahnen der bisherige Tarifzustand bis auf Weiteres aufrecht erhalten bleibt und dass der Nothstandstarif auch bei indirecter Abfertigung im Wege der Umkartirung nicht anzuwenden ist. Speciell für Kalisalze ist vom 1[illegible]. Mai 1895 ab für die Anwendung des Nothstandstarifes der Nachweis der Verwendung im Inlande beizubringen. (Näheres im Nothstandstarif Seite 5.)

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. Bayerisch - Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883, Nachtrag XI. Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883, Nachtrag III. (Ausnahmefrachtsätze für sterilisirte Milch.) Die bestehenden Ausnahmefrachtsätze für condensirte und conservirte Milch im Verkehre von Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) finden auch für sterilisirte Milch Anwendung.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft 1. Der im Verkehre mit der Station Crefeld Nord der Crefelder Eisenbahn für Wagenladungen zur Erhebung gelangende Frachtzuschlag von 1 Mark für jeden verwendeten Wagen wird bis zum 31. März 1898 weiter erhoben. Auf Seite 5 des Nachtrages V zum obenbezeichneten Tarifhefte ist hievon Vormerkung zu machen.

Französisch-Deutscher Eisenbahnverkehr über Belgien. (Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft Ib) Am 1. April trat der Nachtrag I zum Französisch-Deutschen Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft I b, vom 1. Jänner 1895 in Kraft. Derselbe enthält:

1. ein Verzeichniss der in das Tarifheft aufgenommenen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter Angabe der Directionsbezirke, welchen dieselben vom 1. April 1895 ab angehören,
2. Aufnahme der Stationen Barop und Sterkrade des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen in die allgemeinen Tarifclassen und den Ausnahmetarif 5.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Deutsch-Belgischer Verkehr. (Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II.) Am 1. April trat der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen, Theil II, vom 1. Mai 1894 in Kraft. Derselbe enthält ein Verzeichniss der im Tarife enthaltenen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen unter Angabe der Directionsbezirke, welchen sie seit 1. April angehören. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Königl. preussische Eisenbahn-Direction Köln und St. Johann-Saarbrücken. (Neue Personen- und Gepäckstarife.) Mit 1. April traten neue Staatsbahn - Personen- und Gepäckstarife, Theil II, für die Bezirke der königl. Eisenbahn-Directionen Köln und St. Johann-Saarbrücken in Kraft. Die neuen Tarife liegen auf den Stationen zur Einsicht offen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. (Tarifnachtrag 24.) Am 1. April trat für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 24 in Kraft, welcher die in Folge anderweiter Bezirkseintheilung der Preussischen Staatseisenbahnen eintretenden Aenderungen enthält. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachtrag I zum Personen- und Gepäckstarife, Theil II.) Am 1. April trat eine neue Ausgabe des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarifes, Theil I, in Kraft. Gleichzeitig wurde der Nachtrag I zum Tarife, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im Binnenverkehre der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen eingeführt. Die beiden Tarifdrucksachen liegen auf allen Stationen zur Einsicht auf und können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 20 und 5 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachtrag XI zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2.) Am 1. April traten die Nachträge XI zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891, in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Bestimmungen für die Beförderung leerer gebrauchter Bierfässer, Aenderung des Verzeichnisses der deutschen Verbandsstationen unter Angabe der Directionsbezirke, welchen sie seit 1. April angehören, ferner Aufnahme der Stationen Charleroi (Ville Basse/Rivages de la Sambre) in die allgemeinen Tarifclassen und in die Ausnahmetarife für Holz, rohe Kalisalze und Kartoffeln, Aufnahme der Stationen Breddin, Wilsnack und Wusterhausen a. D. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona und der Station Stadtoldendorf des Eisenbahn - Directionsbezirkes Cassel, anderweitige Benennung belgischer Stationen, Aufnahme der belgischen Stationen Bierset - Awans, Flenu - Central (Phosphates de la Montague), Havré-Ville, Hyon-Ciply, Mons (Station und Bassin), Nimy, Rocour und Quiévrain (Station und frontière) in den Ausnahmetarif 19 für Düngemittel von und nach Eger (S.St.B.) und Aenderung des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen. Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, sowie die Tarifbureaux der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing vom 13. April 1893. (Tarifberichtigung.) Der III. Nachtrag vom 15. März bedarf auf Seite 2 in der 6. und 7. Zeile von unten in Bezug auf die Nachtragung der Station Saarn in Gruppe II insofern einer Berichtigung, als es nicht heissen muss „hinter Rotterdam (N.St.E.)", sondern „zwischen Mülhausen i. Els. und Saar-Union".

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
684	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Römerstadt	Reichenberg transit für Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen östlich von Bautzen gegen Görlitz, Reichenberg, bezw. Ebersbach	Unter Aufrechthaltung der für Holztransporte bestehenden Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Local- bezw. Verbandtarife	Besteht kein Satz	1·20 Mark		Im Kartirungewege		Die Frachtbriefe müssen die Abfertigungs-Vorschrift „via Olmütz" tragen. Die auf Grund dieses Zugeständnisses abgefertigten Transporte werden in das bei Karlsthal etc.-Bodenbach/Tetschen bedungene Minimalquantum einbezogen. Vide Verordnungs-Blatt Nr. 138 ex 1894, Position 2186
									1·20 Mark	1·15 Mark	0·05 Mark	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage auf den Contrabenten als Aufgeber lautender babnämtlich beglaubigter Dnplicat-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen. Die Rückvergütungs-Ansprüche sind spätestens bis Ende März 1896 anzumelden	
685	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig transito	Podĕbrad	**3000 metr. Tonnen Minimalquantum.** Die Sendungen müssen an ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sein und dahin auch zugeschoben werden. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1895 bis Ende April 1896	Inländischer Braunkohlenverkebr über Aussig, bezw. Prag, Tarif vom 1. März 1894	27·0 Kreuzer ö. W. Noten	22·5 Kreuzer ö. W. Noten	4·5 Kreuzer ö. W. Noteu	Im Rückvergütnngswege oder im Kartirungswege; in letzterem Falle gegen Caution	**Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege:** Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stebendes Etablissement als Eupfänger lautenden babnämtlich beglaubigten Dnplicat-Frachtbriefe consignirt spätestens bis Ende Juni 1896	

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 1350 in Baarem oder pupillarsichcren Werthpapieren (znm Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sohald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Podĕbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden hahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantnms erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Satze für das factisch verfrachtete Qnantum.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
686	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, ferner Fahrbetriebsmittel	Stationen der Strecken: Pragerhof—Steinbrück—Rann, Steinbrück—Laibach, Marburg—Villach und Pragerhof—Polstrau	Székesfehérvár und Lepsény	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Localbahn Györ—Veszprém—Dombovár bestimmt und an die Bauleitung dieser Localbahn adressirt sein. Für Stückgüter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Variabel	a) 0·52 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer; b) 0·40 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km plus 8 h pro 100 kg Mgb. und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 36 h pro 100 kg incl. Mgb. und Transportsteuer mit der Beschränkung, dass bei Gütern über eine Wagenlänge in beiden Fällen mindestens die nebig für Wagenladungsgüter fixirten Frachtsätze für jeden verwendeten Wagen eingehoben werden	Variabel	Im Kartirungswege		
						Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten				a) 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe bis incl. 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer; b) 0·20 h pro 100 kg und 1 km bei einem Durchlaufe über 50 km excl. Mgb. plus 4 h pro 100 kg Expeditionsgebühr und plus Transportsteuer mit einer Minimalgebühr von 18 Kronen pro Wagen à 10 t Ladegewicht incl. Expeditionsgebühr und Transportsteuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
687	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Laibach S.B. transit	Zágráb S.B.	Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen à 1000 kg während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Partei	Bis Ende December 1895	Localtarif	57	50	7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Sziszek				75	68	7			
									Heller inclusive ungar. Steuer		Heller			
688	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Tétény	Leoben transit mit der Bestimmung nach Lambach und westlich Lambach gelegenen Stationen der Linien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg	Transporte müssen für an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegene Mühlen-Etablissements zum Zwecke der Vermahlung bestimmt sein und von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. **Auflieferung eines Quantums von mindestens 2000 Tonnen à 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer an einen und denselben Empfänger.*)** Auf den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1894, sub Post 2359, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Bis Ende December 1895	Localtarif	249	198	51	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche Documente längstens vier Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	*) In dieses Quantum werden auch jene Getreide-Sendungen einbezogen, welche von anderen ungarischen Südbahnstationen via Leoben von demselben Empfänger bezogen werden
				Tárnok					245	198	47			
				Martonvásár					240	197	43			
				Nyék					234	190	44			
				Velencze					234	188	46			
				Dinyés					229	181	48			
				Szab. Batthyán					220	194	26			
				Polgárdi					214	190	24			
				Lepsény					209	184	25			
				Siófok					198	174	24			
				Szántod					193	168	25			
				Boglár					183	156	27			
				Balaton Szt. György					166	140	26			
				Komárváros					149	130	19			
				Kanizsa					139	122	17			
				Mura-Keresztur					133	122	11			
				Kotor-Also-Domboru					133	122	11			
				Légrád					139	122	17			
				Zákány					144	124	20			
				Gola					149	126	23			
				Berzencze					149	130	19			
				Vizvár					161	136	25			
				Babócsa					166	140	26			
				Sziszek					196	172	24			
									Heller	Heller	Heller			
689	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		I. Holz des Specialtarifes 2	Bojkowitz	Bisenz Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 oder die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	44·8	42	2·8	Im Kartirungswege		Bei Anwendung der sub II. angeführten Frachtsätze obliegt den Parteien auch das Abladen des Brennholzes innerhalb 12 Tagesstunden nach Beistellung des Wagens
					Gaya				53·0	42	11·0			
					Nemotitz				60·6	48	12·6			
					Austerlitz				69·2	58	11·2			
					Brünn				77·8	68	9·8			
				Nezdenitz	Bisenz Stadt				42·6	39	3·6			
					Gaya				51·0	39	12·0			
					Nemotitz				58·8	46	12·8			
					Austerlitz				67·8	56	11·8			
					Brünn				76·4	66	10·4			
			II. Brennholz, bezw. Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis 2·5 Meter lang	Bojkowitz	Bisenz Stadt				33·0	31	2·0			
					Gaya				40·8	37	3·8			
					Nemotiz				47·8	44	3·8			
					Austerlitz				58·0	51	7·0			
					Brünn				68·0	60	8·0			
				Nezdenitz	Bisenz Stadt				31·2	29	2·2			
					Gaya				38·8	35	3·8			
					Nemotitz				46·0	42	4·0			
					Austerlitz				56·2	49	7·2			
					Brünn				66·4	58	8·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
690	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz, Rund- und Schnittholz	Böhm.-Trübau	Kolin (St. E. G.)	Minimalquantum 3000 Tonnen, wovon mindestens 1800 Tonnen nach Raudnic oder nach Stationen über Raudnic verfrachtet werden müssen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1895 bis Ende April 1896	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1895	Kreuzer 33·9	23·5	10·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende Juli 1896 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reclamirenden Firma während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Halbstadt und Mittelsteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 3000 Tonnen einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Triebitz					29·5	23·5	6·0			
				Landskron					39·5	23·5	16·0			
				Sichelsdorf					31·5	24·0	7·5			
				Budigsdorf					31·5	25·0	6·5			
				Hochstein					33·0	25·5	7·5			
				Hohenstadt					34·5	26·0	8·5			
				Abtsdorf					31·5	24·2	7·3			
				Zwittau					31·5	25·5	6·0			
				Brüsau-Brünulitz					33·0	27·0	6·0			
				Heřmannměstec					18·5	17·0	1·5			
				Leitomischl					32·0	25·8	6·2			
				Böhm.-Trübau	Raudnic				46·0	40·7	5·3			
				Triebitz					47·0	42·2	4·8			
				Landskron					60·3	43·3	17·0			
				Sichelsdorf					56·1	42·2	13·9			
				Budigsdorf					47·5	42·2	5·3			
				Hochstein					48·5	43·3	5·2			
				Hohenstadt					50·5	45·3	5·2			
				Abtsdorf					46·0	40·7	5·3			
				Zwittau					45·5	40·7	4·8			
				Greifendorf					47·0	42·0	5·0			
				Brüsau-Brünnlitz					49·0	44·0	5·0			
				Blansko					55·0	50·1	4·9			
				Adamsthal					56·5	51·4	5·1			
				Leitomischl					48·5	43·7	4·8			
691	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Theiles I in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Karansebes	Wien (St. E. G. oder K. F. N. B.)	Bei Aufgabe: a) in beliebigen Quantitäten; b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht; c) in Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 4	Verschieden	Kreuzer a) 175 b) 158 c) 97	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Anladen der Sendungen im Gewichte von 10000 kg, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 m Länge sind die in den „gemeinsamen Bestimmungen" (Tarif-Theil I) enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend
692	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Eichenholz-Extract	Mitrovicz-Szávapart	Prag (K.F.J.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Anhang zum Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1895	364 Heller	326 Heller	38 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
693	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte	Den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		**Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen.** Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. April 1895 bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II — Heft 3 vom 15. October 1893		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe. Diese Documente, welche keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	In das bedungene Minimalquantum von 5000 Tonnen werden sowohl die auf Grund des im Vrdgs.-Bl. 43 ex 1895, unter Post 663, publicirten Zugeständnisses abgefertigten Transporte, als auch jene Sendungen einbezogen, welche innerhalb des Jahres 1895 auf Grund der im Elbeumschlags-Verkehre für die gleichen Artikel unter denselben Bedingungen eingeführten Ausnahmesätze zur Beförderung gelangen.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit

Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und werden dieselben von den Frachtsätzen unter A bis inclusive 30. April 1895 doppelt, ab 1. Mai 1895 bis auf Weiteres jedoch nur einfach in Abzug gebracht.

Von		Nach: Altona loco	Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) loco	Bremen transit	Brake, Bremerhaven (Freibafen- und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freibafen und Zollinlandsbahnhof) Nordenham loco	Brake etc. transit	Hamburg B. Wilhelmsburg loco	Hamburg B. transit	Harburg H. loco	Harburg H. transit	Lübeck loco	Lübeck transit	Stettin loco	Stettin transit	Swinemünde loco	Swinemünde transit	Warnemünde loco	Warnemünde transit
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig																	
Budapest -dunap. t. p. u., -Ferenczvaros, -fövámház, -föv. közrakt., -Józsefváros, -Kelenföld, -kitérö, -Lipótváros, -nyngoti p. u., -transit; Ó-Buda-Filatorigat	A	460	423	472	435	492	455	456	419	451	414	458	421	383	346	412	375	437	400
	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Arad	A	565	528	577	540	597	560	561	524	556	519	563	526	488	451	517	480	578	541
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Csaba	A	549	512	561	524	581	544	545	508	540	503	547	510	472	435	501	464	562	525
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Czegled	A	493	456	505	468	525	488	489	452	484	447	491	454	416	379	445	408	470	433
	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Debreczen	A	558	521	570	533	590	553	554	517	549	512	556	519	481	444	510	473	571	534
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Györ	A	437	400	449	412	469	432	433	396	428	391	435	398	360	323	389	352	414	377
	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nagy-Kikinda	A	563	526	575	538	595	558	559	522	554	517	561	524	486	449	515	478	540	503
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nagyvárad	A	563	526	575	538	595	558	559	522	554	517	561	524	486	449	515	478	576	539
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nyitra	A	472	435	484	447	504	467	468	431	463	426	470	433	395	358	424	387	449	412
	B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pozsony	A	418	381	430	393	450	413	414	377	409	372	416	379	341	304	370	333	395	358
	B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pozsony fiókp. u. „ tárház	A	423	386	435	398	455	418	419	382	414	377	421	384	346	309	375	338	400	363
	B	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szeged „ -Rokus	A	544	507	556	519	576	539	540	503	535	498	542	505	467	430	496	459	521	484
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Szolnok	A	506	469	518	481	538	501	502	465	497	460	504	467	429	392	458	421	519	482
	B	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Temesvár-Gyárváros „ -Józsefváros	A	572	535	584	547	604	567	568	531	563	526	570	533	495	458	524	487	549	512
	B	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
694	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel (Pfannen), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Trupschitz	Potscherad transit	Frachtgutmässige Beförderung. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	6·5 kr.	6·0 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
695	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, gebrannt (inclus. Klinker)	Hlubočep und Třemoschna	Wien St.E.G. transit	Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach ungarischen Stationen. Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif und Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	57 kr.	46 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		Der zugestandene Frachtsatz findet nur auf Sendungen nach jenen ungarischen Stationen Anwendung, welche ausschliesslich via Nussdorf instradiren
696	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Triest-St. Andrea	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		
				Tarvis					35	33	2			
				Ratschach-Weissenfels					34	32	2			
				Kronau					33	31	2			
				Krainburg					28	25	3			
				Bischoflack					27	24	3			
				Vizmarje					25	21	4			
697	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig (St.E.G.) loco und transit	Libochovic	**Minimalquantum 750 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis Ende December 1895	Directer Tarif vom 1. März 1894	14·1 kr.	12·6 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
698	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzkalk (unreiner, holzessigsaurer Kalk)	Tótvárad	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung mindestens für a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Februar 1892	ad a) 158 kr. ad b) 158 kr.	ad a) 142 kr. ad b) 101 kr.	ad a) 16 kr. ad b) 57 kr.	Im Kartirungswege		
699	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz, Rund- und Schnittholz			**Minimalquantum 4000 Tonnen,** wovon mindestens 1200 Tonnen nach Schönpriesen oder nach Stationen über Schönpriesen verfrachtet werden müssen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende März 1896	Localtarif, bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1895	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende Juni 1896 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reclamirenden Firma während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von den nebenstehenden Versandtstationen nach Halbstadt und Mitteisteine verfrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 4000 Tonnen zwar einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Leitomischl (L.B.)	Kolin (St.E.G.)				32·0	25·8	6·2			
				Böhm.-Trübau					33·9	23·5	10·4			
				Triebitz					29·5	23·5	6·0			
				Abtsdorf					31·5	24·2	7·3			
				Zwittau					31·5	25·5	6·0			
				Leitomischl (L.B.)	Schönpriesen				63·9	51·7	12·2			
				Böhm.-Trübau					60·6	48·7	11·9			
				Triebitz					60·6	50·2	10·4			
				Abtsdorf					60·6	48·7	11·9			
				Zwittau					54·0	48·7	5·3			
700	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Szt. Ágota	Graz S.B.	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	178 Heller incl. Manipulationsgebühr und ungar. Transport-Steuer		Im Kartirungswege		
701	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pitch-pine- (amerikanisches Pechkiefer-) Holz	Triest-S.B. -Freihafen S.B. oder Fiume	Standing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Directer Tarif besteht nicht		260 Heller incl. Mgb. (bezw. incl. Steuer)		Im Kartirungswege		

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Berichtigung. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 34 vom 19. März 1895 unter fortl. Nr. 526 verlautbarten Begünstigung hat der für die Relation Zenta-Triest zugestandene Frachtsatz anstatt 243 Heller richtig 237 Heller zu lauten.

Offert-Ausschreibung.

Auf den im Baue begriffenen, bezw. zum Baue kommenden Linien: Nieder-Lindewiese—Barzdorf, Niklasdorf—Zuckmantel, Troppau—Reichsgrenze, Podwysokie—Ostrów und Tarnopol—Ostrów ist die „**Lieferung und Aufstellung der eisernen Brücken und Geländer** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blech- und Fachwerkbrücken im Gesammtgewichte von rund 510 t und 1500 m Geländer.

Zur Herstellung dieser Brücken ist weiches Martinflusseisen zu verwenden.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen per 100 kg, bezw. 1 m Geländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen in der Fachabtheilung für Bau und Bahnerhaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 29. April l. J., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien XV. (Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im April 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die **Actionäre** der **k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft** zu der **Dienstag den 30. April 1895,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in **Wien** (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXVIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1894.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1894.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre **Actien bis inclusive 22. April 1895**

in **Wien** bei der k. k. priv. österreichischen Länderbank,
in **Graz** bei der Wechselstube der steiermärk. Escomptebank,
in **Lemberg** bei der galizischen Actien-Hypothekenbank,
in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank,
in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der deutschen Bank,
in **Frankfurt a. M.** bei der deutschen Vereinsbank,
in **Stuttgart** bei der württembergischen Vereinsbank,
in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris,
in **London** bei der Anglo-Austrian Bank

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blankette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

49., als ordentlichen 42. Generalversammlung

der stimmberechtigten Actionäre

der

ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,

welche am **13. Mai 1895,** Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu **Prag,** Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1894.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1894.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum eventuellen Verkaufe der aufgelassenen Schleppbahn Rakonitz—Hostokrej.
5. Wahl in den Verwaltungsrath.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1895.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcasse der Gesellschaft in **Prag,**
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in **Wien,**
„ „ Allgemeinen deutschen Credit-Anstalt in **Leipzig,**
„ „ Disconto-Gesellschaft in **Berlin,**
„ „ bayerischen Vereinsbank in **München,**
„ Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in **Frankfurt a. M.,**
„ „ L. Behrens & Söhne in **Hamburg**

längstens bis 5. Mai 1895 zu hinterlegen.

Prag, am 11. April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I.. Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 20. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Rosic nach Bohdanec.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Josef Fr. Čech, Bürgermeister in Bohdanec, im Vereine mit Dr. Wenzel Pospišil, Rudolf Koštál, Wenzel Polák und Johann Uhlíř in Bohdanec die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Rosic der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Bohdanec im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. März 1895. Z. 12.312.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Cattaro nach Ragusa und Metković.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Reichsrathsabgeordneten und Advocaten Dr. Radoslav Kveković in Cattaro im Vereine mit Marco Ballovich, Luca Tripcovich, Jefto Gojković und Consorten mit dem Erlasse vom 12. März 1894, Z. 8971 (Verordnungs-Blatt Nr. 34 vom 24. März 1894), ertheilte und mit dem Erlasse vom 8. September 1894, Z. 48.470 (Verordnungs-Blatt Nr. 111 vom 29. September 1894) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo-Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metković zum Anschlusse an die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen neuerdings auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 16. März 1895. Z. 14.521.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn in Reichenberg.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Reichenberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn durch das Gebiet der Stadt Reichenberg nach dem Belvedere in Siebenhäuser im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. April 1895. Z. 15.685.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau.

Das Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen dem Donau-Moldau-Elbe-Canal-Comité die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schiffbare Wasserstrasse von der Donau zur Moldau auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. April 1895. Z. 14.101.

Vergleichende Bemerkungen
über
britische und amerikanische Eisenbahnen.

In einem Vortrage, welchen der Civilingenieur Head in der Versammlung der Cleveland Institution of Engineers in Middlesborough hielt, besprach derselbe die wesentlichsten Unterschiede zwischen den Eisenbahnen Grossbritanniens und der Vereinigten Staaten sowohl in baulicher als betriebstechnischer Hinsicht unter Benützung der officiellen Eisenbahnstatistik beider Staaten. Hienach ergeben sich folgende Gegenüberstellungen:

Geschäftsjahr 1893 abschliessend mit 31. December	Grossbritannien	Vereinigte Staaten	Gegenseitiges Verhältniss (britische Ziffern = 1)
Länge des Bahnnetzes in Meilen	20.646	176.753	1 : 8·6
Gesammt-Anlagecapital £	971,323.000	2.228,800.000	1 : 2·3
Anlagecapital per Bahnmeile . . . . „	47.047	13.289	1 : 0·28
Anlagecapital per Meile einfachen Geleises . . „	30.353	10.631	1 : 0·35
Gesammteinnahmen . . „	80,631.000	244,522.000	1 : 3·3
Einnahmen per Bahnmeile . . . . „	3.905	1.370	1 : 0·35
Reineinnahmen . . . . „	34,936.000	72,917.000	1 : 2·09
Reineinnahmen per Meile „	1.692	414	1 : 0·24
Reineinnahmen per Meile einfachen Geleises . . „	1.092	331	1 : 0·30
Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen . . . . . %	56·6	70·4	1 : 1·24
Verhältniss der Reineinnahmen zum Anlagecapital . . . . %	3·6	3·20	1 : 0·84

Schätzungsweise kann angenommen werden, dass 55 pCt. der Länge der britischen Eisenbahnen mehr als ein Geleise und 25 pCt. der amerikanischen Bahnen ein Doppelgeleise besitzen.

Im Weiteren präcisirte der Vortragende die Hauptunterschiede im Bahnwesen beider Staaten folgendermassen:

Die britischen Bahnen werden weitaus billiger betrieben (Betriebscoëfficient 56·6 gegen 70·4); die Reineinnahmen derselben per englische Meile sind mehr als viermal so gross, und per Meile einfachen Geleises mehr als dreimal so gross gegenüber jenen der amerikanischen Eisenbahnen. Das Verhältniss des Reinertrages zum Anlagecapital ist bei den britischen Bahnen um 20—28 pCt. höher, trotz der bedeutenden Bau- und Betriebskosten dieser Linien.

Die Anzahl der Züge der englischen Bahnen ist nahezu dreimal so gross als jene der amerikanischen Bahnen, auch ist die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Züge erheblich grösser. Trotzdem ist das Verhältniss der Unfälle bei den britischen Eisenbahnen zu jenen der amerikanischen Bahnen beiläufig 1 : 4·5.

Das Netz der amerikanischen Bahnen ist dagegen nahezu neunmal so gross, und, nach einfachem Geleise gerechnet, nahezu siebenmal so gross.

Das Verhältniss der durchschnittlichen Anlagekosten stellt sich wie 0·28 : 1, und per einfaches Geleise wie 0·35 : 1. Während amerikanische Bahnen unter gewöhnlichen Verhältnissen, d. i. bei Abwesenheit besonderer Bauschwierigkeiten, per Meile zwischen 3000—4000 £ kosten, beträgt der Bauaufwand der britischen Bahnen von 7500 £ bis 10.000 £ per Meile.

Die New-York Centralbahn besitzt die schnellsten Fernzüge von beiden Staaten. Der nordwärts verkehrende Empire-Expresszug durchläuft die Strecke New-York—Buffalo mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50·75 engl. Meilen (81·6 km) per Stunde einschliesslich der Aufenthalte, und mit 52·3 Meilen (84·2 km) per Stunde bei Abrechnung der Aufenthalte. Auf der 440 Meilen langen Strecke New-York — Buffalo verkehren täglich 22 personenführende Züge in jeder Richtung.

Der zwischen London und dem 400 engl. Meilen entfernten Edinburgh verkehrende Expresszug erreicht dagegen nur Geschwindigkeiten von 47—51 Meilen, d. i. 75·6—82 km per Stunde.

Die New-York Centralbahn ist die einzige Bahn, welche auf ihrer Hauptlinie durchwegs vier Geleise besitzt, auf welcher daher der Personen- und Güterverkehr vollkommen getrennt abgewickelt wird.

Durch die Einführung der Pullmann-Wagen (Schlaf-, Speise- und Salonwagen) mit ihren ausgezeichneten Einrichtungen und ihrer zweckmässigen Beleuchtung und Beheizung sind die langen Fahrten in den Vereinigten Staaten bedeutend angenehmer und leichter durchzuführen, als dies auf englischen Bahnen der Fall ist.

Die Umstände, unter welchen Bahnen in Amerika zu Stande kommen, sind bedeutend einfacher, und die mit der Erbauung derselben verbundenen administrativen Kosten um vieles geringer als in Grossbritannien. Die Bundesregierung in Washington nimmt nur dann auf das Zustandekommen von Bahnen Einfluss, wenn dieselben mehrere Staaten durchziehen, und dies auch nur in dem Falle, wenn diesbezügliche Vereinbarungen der Unternehmung mit den einzelnen Legislaturen nicht erzielt werden konnten. Die Regierungen der Einzelstaaten beweisen das grösste Entgegenkommen für neue Bahnunternehmungen, Regierungsland wird zu sehr geringem Jahrespachte abgegeben, und wird nicht gestattet, dass bestehende Bahnen neuen Linien aus Concurrenzrücksichten Hindernisse entgegenstellen. Auch die Abtretung von Privatgründen vollzieht sich gegenüber den Verhältnissen in England sehr glatt und zu erheblich geringeren Kosten.

Die Ursachen, warum britische Eisenbahnen gegenüber jenen der Vereinigten Staaten so hohe Anlagekosten erfordern, sind nach den Ausführungen des Eingangs genannten Redners

1. die Nothwendigkeit der Erlangung einer Baubewilligung durch das Parlament, womit sehr bedeutende Vorauslagen verbunden sind;
2. die weitaus höheren Kosten der Grundeinlösung und sonstigen Entschädigungen;
3. die bisherigen Anforderungen des englischen Handelsamtes an die bauliche Ausgestaltung der Bahnen und deren Betriebseinrichtungen; endlich
4. die in England noch üblichen Fahrbetriebsmittel mit festen Radständen, welche grössere Bogenhalbmesser erfordern, wobei die Linie sich der Gestaltung des Geländes nicht so anschmiegen kann, als dies bei den amerikanischen Bahnen der Fall ist, welch' letztere durchaus Wagen mit Druckgestellen verwenden.

[„Railway News."]

Inland.

Parlamentarisches.

Die Regierungsvorlage betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachstehenden Eisenbahnen sicherzustellen, und zwar:

1. Von der Station Marienbad der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger über Tepl, Petschau und Schönwehr nach Karlsbad zum Anschlusse an den daselbst auf den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad anzulegenden Centralbahnhof;
2. von einem Punkte der sub 1 angeführten Eisenbahn nächst Schönwehr über Schlaggenwald nach Elbogen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Elbogen—Neusattl;
3. von der Station Wodňan der Staatsbahnlinie Gmünd—Pilsen nach Moldauthein;
4. von der Station Čerčan der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Kolin mit einer Abzweigung von Rattay nach Kácow;
5. von der Station Strakonitz der Staatsbahnlinie Gmünd—Pilsen über Blatna nach Březnitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Protivin—Zditz;
6. von der Station Neuhof der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger nach Weseritz;
7. von der Station Absdorf der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Stockerau zum Anschlusse an die priv. Oesterreichische Nordwestbahn;
8. von der Station Wiener-Neustadt der Südbahnlinie Wien—Triest nach Puchberg mit eventueller Fortsetzung auf den Schneeberg;
9. von der Station St. Pölten der Staatsbahnlinie Wien—Linz nach Kirchberg an der Pielach;
10. von der Station Zell am See der Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl über Mittersill nach Krimml;
11. von der Station Trzebinia der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Skawce zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Sucha—Skawina;
12. von einem Punkte der sub 11 genannten Linie bei Pika nach Jaworzno;
13. von der Station Chabówka der Staatsbahnlinie Saybusch—Neu-Sandec über Neumarkt nach Zakopane;
14. von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska nach Grzymałów;
15. von der Station Kołomea der priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn über Horodenka nach Zaleszczyki;
16. von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn über Lodenitz und Hořelitz mit eventueller Einbeziehung der bestehenden Schleppbahn Nučitz—Dušnik nach Dušnik zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Prag—Dux.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der schmalspurig auszuführenden Localbahnen St. Pölten—Kirchberg an der Pielach (Z. 9), Zell am See—Krimml (Z. 10) und Chabówka—Zakopane (Z. 13) normalspurig, und zwar die in ZZ. 1, 2 und 16 bezeichneten Linien Marienbad—Karlsbad, Schönwehr—Elbogen und Beraun—Dušnik als Hauptbahnen zweiten Ranges, die übrigen unter ZZ. 3 bis 15 angeführten Linien als Localbahnen herzustellen.

Die Theilstrecke Chabówka—Neumarkt der unter Z. 13 angeführten Localbahn Chabówka—Zakopane kann im Falle der Einbeziehung in eine normalspurige Eisenbahn von Chabówka über Neumarkt an die Landesgrenze normalspurig hergestellt werden.

Die in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im administrativen Wege für Bahnen niederer Ordnung zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen finden auf sämmtliche im Vorstehenden angeführten Eisenbahnen volle Anwendung.

Die Concessionsdauer ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Localbahnen bei der böhmischen Landesbank aufzunehmenden Anlehen in den unten folgenden Maximalbeträgen entspricht, so zwar, dass wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das vom Staate für die obigen Bahnen garantirte jährliche Reinerträgniss wird entsprechend den obigen Anlehen bei den einzelnen Eisenbahnen mit nachstehenden Maximalbeträgen festgesetzt:

	Maximalbetrag in Gulden österr. Währ. des Anlehens	der Staatsgarantie
Marienbad—Karlsbad	4,050.000	172.000
Schönwehr—Elbogen	1,200.000	51.000
Wodňan—Moldauthein	660.000	28.000

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen und von den Interessenten zusammen mindestens die nachstehenden Nominalbeträge in Stammactien der für diese Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaften zum vollen Nennwerthe übernommen werden, wobei für diese Stammactien Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel X) nicht zu bezahlen sind:

Marienbad—Karlsbad	1,375.900 fl.
Schönwehr—Elbogen	500.000 „
Wodňan—Moldauthein	300.000 „

Die Zeichnung und die rechtzeitige Einzahlung der sämmtlichen hienach von den Interessenten zu übernehmenden Stammactien, welche nach Massgabe des Bedarfes während der Bauzeit zu erfolgen hat, ist unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten noch vor der Concessionsertheilung sicherzustellen.

Artikel V.

Bei Ausführung des Artikels III haben die Anordnungen im Artikel V des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für die Darlehen an die böhmische Landesbank zu bezahlenden Regiebeiträge in der Höhe von $^1/_8$ Percent der jeweils ungetilgt aushaftenden Darlehensbeträge, sowie etwaige an die genannte Landesbank zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung der im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, angeführten Bahnen als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VI.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 4 bis 15, bezeichneten Eisenbahnen wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen und zwar:

Čerčan—Kolin mit Abzweigung nach Kácow	300.000 fl.
Strakonitz—Březnitz	200.000 „
Neuhof—Weseritz	130.000 „
Stockerau—Absdorf	40.000 „
Wiener-Neustadt—Puchberg (Schneeberg)	200.000 „
St. Pölten—Kirchberg an der Pielach	200.000 „
Zell am See—Krimml	320.000 „
Trzebinia—Skawce	420.000 „
Piła—Jaworzno	116.000 „
Chabówka—Zakopane	235.000 „
Borki wielkie—Grzymałów	210.000 „
Kolomea—Zaleszczyki	425.000 „

Falls die Theilstrecken Chabówka—Neumarkt und Neumarkt—Zakopane der im Artikel I, Z. 13, bezeichneten Localbahn mit Rücksicht auf die eventuelle Einbeziehung der ersteren Strecke in eine normalspurige Eisenbahn von Chabówka an die Landesgrenze (Artikel II, zweiter Absatz) an verschiedene Unternehmer concessionirt werden sollten, so kann die im Vorstehenden für die ganze Bahn mit dem Maximalbetrage von 235.000 fl. festgesetzte Beitragsleistung des Staates nach Verhältniss der Bahnlänge auf die beiden Theilstrecken vertheilt werden.

Artikel VII.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel VI genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Local-

bahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, unter finanzieller Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder sichergestellt werde;

2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und

3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit vier Percent bemessen werde.

Artikel VIII.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VI zu übernehmenden Stammactien haben nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Bahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine (Artikel X) und das Auslangen mit den veranschlagten Baucapitalien als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel IX.

Die Regierung wird ermächtigt, behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Einzahlung auf die nach Artikel VI vom Staate zu übernehmenden Stammactien bei der böhmischen, beziehungsweise bei der galizischen Landesbank oder bei anderen Finanzinstituten unter den bestmöglichen Bedingungen Darlehen aufzunehmen, welche mit jährlich höchstens vier Percent zu verzinsen und innerhalb längstens 75 Jahren zurückzuzahlen sind.

Artikel X.

Der Bau der im Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Eisenbahnen muss binnen längstens zwei und einem halben Jahre, jener der im Artikel I, ZZ. 3 bis 15, angeführten Bahnlinien längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten. Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel XI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 4 bis 15, bezeichneten Bahnen hat im Einvernehmen mit den Landesausschüssen der betreffenden Königreiche und Länder unter Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Artikel XII.

Der Betrieb der im Artikel I, ZZ. 1 bis 15, bezeichneten Eisenbahnen soll, soferne nicht hinsichtlich der Betriebsführung auf den in ZZ. 4 bis 15 angeführten Eisenbahnen eine anderweitige Vereinbarung mit den betreffenden Landesausschüssen getroffen wird, während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll bezüglich der nach dem Artikel III auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden Eisenbahnen der die Betriebsführung auf diesen Bahnen übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel XIII.

Die Regierung wird ermächtigt, die im Artikel I, Z. 16, angeführte Verbindungslinie von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn nach Dušnik zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Prag—Dux mit dem veranschlagten Gesammtkostenaufwande von 1,950.000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Die Ausführung dieser Verbindungslinie wird an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen und von den Interessenten zusammen Beiträge zu den Kosten dieses Bahnbaues im Effectivbetrage von 115.000 fl. à fonds perdu geleistet wurden.

Die Kosten für den obigen Bahnbau sind aus dem nach Artikel III des Gesetzes vom 11. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 229, betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat, gebildeten Investitionsfonds für die Böhmische Westbahn zu bedecken, und ist zu diesem Zwecke das nach Artikel II, Z. 1, des vorbezogenen Gesetzes vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmende Prioritätsanlehen auf den Nominalbetrag von 28,5000.000 fl. österr. Währ. oder 57,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung zu erhöhen.

In Ansehung der hienach herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel XIV.

Die im Artikel XIII bezeichnete Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel XV.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister betraut.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Haugsdorf-Weidenau. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 6. April die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des vom Bürgermeisteramte der Stadtgemeinde Weidenau vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Haugsdorf der projectirten Localbahn Lindewiese-Barzdorf nach der Stadt Weidenau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der politischen Begehung einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 15.684.]

Projectirte Localbahn Kolomea-Delatyn. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von der Verwaltung der Kolomeaer Localbahnen vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Kolomea über Szeparowce und Lanczyn nach Delatyn die Trassenrevision und Stationscommission auf den 22. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [H.-M.-Z. 22.041.]

Industriebahn von der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau zur Papier- und Cellulosefabrik Pötschmühle bei Wettern. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Herstellung einer normalspurigen Industriebahn aus der Station Gojau der Localbahn Budweis-Salnau zur Papier- und Cellulosefabrik Pötschmühle bei Wettern, auf den 23. April anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 20.456.

Materialbahn bei Orth an der Donau. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gross-Enzersdorf hat die Localcommission, betreffend die Anlage einer Materialbahn Seitens der Donauregulirungs-Unternehmung behufs Herstellung einer stromseitigen Berme am linken Inundationsdamm von der fünften Fadenbachkreuzung bei km 19·8 bis zur Witgalsdorfer Gemeindegrenze bei km 24·725 des Inundationsdammes im Gemeindegebiete von Orth und Ekartsau, auf den 22. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7659.]

Elektrische Localbahn Gmunden. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Localcommission, betreffend die Erweiterung der Kraftstation der elektrischen Localbahn in Gmunden auf den 23. April anberaumt. [16. April, H.-M.-Z. 22.323.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Bauliche Veränderungen in Prag.) Das Project für die Erweiterung und Vermehrung der Bureaulocalitäten im Eilgutmagazine der Station Prag wurde genehmigt. [3. April, Z. 19.287.]

— (Aufstellung eines Nebengebäudes.) Die bewirkte Aufstellung des nach Abtragung der Finanzwachhütte in km 6·0 nächst der Abzweigung der Freudenauer Flügelbahn disponibel gewordenen Nebengebäudes bei der Finanzwachhütte nächst der Stadlauer Donaubrücke in km 7·515 wurde nachträglich genehmigt. [27. März, Z. 17.703.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. L.: Sicherungsanlage in Grammat-Neusiedl und Götzendorf.) In den Stationen Grammat-Neusiedl und Götzendorf wurde eine Central-Signal-Weichenstell- und Sicherungsanlage hergestellt. [19. März, Z. 2808.]

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellungen in der Station Smiřic.) Das von den Böhmischen Commercialbahnen vorgelegte Project für die Herstellung einer Handpumpe in Smiřic und für die Aufstellung eines Wasserreservoirs in dem dortigen Heizhause wurde zur Ausführung genehmigt. [3. April, H.-M.-Z. 18.952.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseumwandlung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Umwandlung des bestehenden einfachen Geleises vor den Häusern Nr. 22 und 24 im IX. Bezirke, Porzellangasse, in ein Doppelgeleise, wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung übersendet. [6. April, H.-M.-Z. 19.905.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Scheibmühl—Kernhof.) Mit 1. Mai wird in den Strecken Scheibmühl—Schrambach und Schrambach—Kernhof die Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 22, bezw. 25 km per Stunde auf 30 km per Stunde bei Tag und Nacht erhöht werden. [Z. 14.203.]

— (Einstellung eines Reservoirwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für einen bremsbaren Reservoirwagen mit zwölf abnehmbaren Cisternen, Patent Lipiński-Feldbacher, welcher in der Ersten galizischen Wagenbauanstalt und Maschinenfabrik in Sanok erbaut und in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden soll, genehmigt. [Z. 16.009.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfung.) Am 27. März wurde im Sinne der Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung die für die Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft bestimmte Schnellzugslocomotive mit Schlepptender Nr. 19, Kategorie IIc, welche im Jahre 1895 in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt neu erbaut und mit der Fabrikationsnummer 3784 versehen ist, der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat am 28. Jänner der amtlichen Druckprobe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die nach den mit Handelsministerial-Erlass Z. 5793 ex 1894 genehmigten Typenplänen erbaute Locomotive hat vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Die vorderen zwei Achsen sind in einem Druckgestelle vereinigt, die letzte Achse ist unterhalb der Feuerbüchse situirt. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und geschieht mittelst Hebel und Schraube. Der Kessel hat vollständige Armatur. Die Locomotive besitzt ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, Sieb-Funkenfänger, Sandstreuapparat, Dampfheizungsvorrichtung, Ricour-Ventil und einen schwach konischen Rauchfang. Die Spurweite ist normal, die concessionirte Dampfspannung beträgt 12 Atmosphären, das Totalgewicht im ausgerüsteten Zustande 42·50 Tonnen. Die Probefahrt mit dieser Maschine wurde auf der 16 km langen Strecke Böhm.-Leipa—Hirschberg unternommen und bei derselben eine maximale Geschwindigkeit von 77 km und eine durchschnittliche von 53 km per Stunde erreicht. Im Hinblick auf das in jeder Beziehung günstige Ergebniss dieser technisch-polizeilichen Prüfung obwaltete kein Anstand, diese vorbeschriebene Maschine dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft zu übergeben.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage in der Station Simmering.) Die in der Station Simmering hergestellte centrale Weichen- und Signalstell- und Sicherungsanlage ist nach System Siemens & Halske eingerichtet. Die Sicherung der Ein-, bezw. Durchfahrt der Züge erfolgt in beiden Verkehrsrichtungen durch zweiarmige Einfahrtssemaphore, welche von einem vor dem Aufnahmsgebäude situirten Centralapparate aus bedient werden. Dieser Centralapparat enthält auch die Stellhebel für drei Doppelweichen und die Riegelstellhebel für zwei einfache und eine Doppelweiche, welche local zu stellen sind, sowie für einen zum Abschlusse eines Nebengeleises dienenden Geleiserigel. Um einem Zuge mit einem Einfahrtssemaphor das Signal „Erlaubte Fahrt" geben zu können, müssen zufolge der im Centralapparate gelegenen Abhängigkeiten vorerst die zu durchfahrenden Weichen richtiggestellt und verriegelt werden, und es muss weiters der vorerwähnte Geleiseriegel geschlossen und verriegelt, sowie der Einfahrtssemaphor auf der dem Zuge entgegengesetzten Seite der Station auf „Verbot der Fahrt" gestellt sein. Zufolge der vorhandenen mechanischen Fahrstrassenverschlüsse können nach der Ein- oder Durchfahrt eines Zuges und nach Rückstellung des Semaphors auf „Verbot der Fahrt" die Weichen der betreffenden Fahrstrasse erst dann umgestellt werden, wenn der Fahrstrassenverschluss durch den Zugsexpedienten aufgehoben wurde. Vom Centralapparate aus werden auch die beiden mechanischen Distanzsignale gehandhabt, dieselben sind jedoch in die Sicherungsanlage nicht einbezogen. Zur Verständigung zwischen dem diensthabenden Verkehrsbeamten, bezw. Stellwerksleiter und dem am Stationsende gegen Bruck a. d. Leitha situirten Weichenwächter besteht eine Telephon-Correspondenzlinie. [G.-I.-Z. 4805.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennungen.) Se. Majestät hat mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. März über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den Sectionsrath Alois Schneider und den Oberinspector der kgl. Ungar. Staatsbahnen Ludwig Mándy zu Ministerialräthen, ferner den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten technischen Rath Béla Gonda und den Ministerialsecretär Aladár Lakatos zu Sectionsräthen zu ernennen geruht.

— (Auszeichnungen.) Se. Majestät hat mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. März über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den Ministerialsecretären Dr. Eduard Donnhofer und Stefan Téglássy, sowie dem technischen Rathe Julius Geduly taxfrei den Titel und Charakter von Sectionsräthen zu verleihen geruht.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die seinerzeit den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 26. Februar 1895, Z. 1374, die seinerzeit mit Erlass vom 16. Februar 1894, Z. 6872 (Z. 50.007 vom 7. Juli 1894), dem k. u. k. Kämmerer und Reichstags-Abgeordneten Bernhard Ürményi ertheilte Vorconcession für:
   a) eine in Fortsetzung der projectirten Localbahn Pancsova—Petrovosello (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21) von Petrovosello aus über Mramorak und die Gemarkung der Gemeinde Déliblat bis Pancsova zum Anschlusse an die Linie Nagy-Becskerek—Pancsova führende;
   b) von Petrovosello aus die Linie a) in der Station Ferenczhalom (Franzfeld) gleichfalls mit der Linie Nagy-Becs-

kerek — Ferenczhalom — Pancsova verbindende normalspurige Localbahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894, Vorconcession Post 1 a), b)] auf die Dauer eines weiteren Jahres, und gleichzeitig die durch diese Vorconcession ursprünglich vom Concessionswerber Bernhard v. Ürményi erworbenen Rechte auf die Stadtgemeinde Pancsova als Rechtsnachfolgerin des Ersteren übertragen.

2. Mit Erlass vom 6. März 1895, Z. 10.476, die seinerzeit mit Erlass vom 3. Februar 1894, Z. 7575, der Grossgemeinde Csákovár des Temeser Comitates ertheilte Vorconcession für eine von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis Liebling führende und von dort aus diese
   a) entweder über Román-Sztamora, Török-Szákos, Nagy-Köveres, Bakovár, Buziás (Cur- und Badeort), Szinérszeg, Hodos und die Gemarkung der Gemeinde Herendjest in der Station Lugos mit der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Wien—) Marchegg — Budapest — Lugos — Orsova — Verciorova;
   b) oder von Zsebely aus über Cserna, Berény, Balázsfalva, Vukova, Buziás, Szinérszeg, Boldur und Zsábáron gleichfalls wie bei der Linie a) mit Lugos verbindende normalspurige Localbahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894, Vorconcession Post 1 a), b)], auf die Dauer eines weiteren Jahres.

3. Mit Erlass vom 14. März 1895, Z. 14.717, die seinerzeit mit Erlass vom 6. März 1894, Z. 15.329/III, dem Reichstags-Abgeordneten Edmund Baranyi ertheilte Vorconcession für eine von der Endstation Csongrád der Linie Félegyháza—Csongrád der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der projectirten Localbahn Orosháza—Szentes—Csongrád (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893, Vorconcession Post 3) abzweigende und diese über Majsa, Kis-Kun-Halas und die Gemarkung der Gemeinde Jankovácz in der Endstation Baja mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate Jänner.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate Jänner auf deutschen Bahnen (ausschliessl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.067·68 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 2150 Schnellzüge, 2560 Personenzüge und 654 zur Personen-, sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 5364. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,715.714 Zugkilometer, bezw. 288,188.409 Achskilometer, gegen 15,762.399 Zugkilometer und 296,974.535 Achskilometer im Vormonate, und gegen 15,366.157 Zugkilometer und 279,823.494 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1964 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge verursacht, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 3400 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2608 im Vormonate und 1995 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 216 und auf 1 Million Achskilometer 12, mithin auf 1 Million Zugkilometer 86 = 66 pCt. mehr als im Monate Jänner des Vorjahres und 51 = 31 pCt. mehr als im Vormonate, und auf 1 Million Achskilometer 5 = 71 pCt. mehr als im Monate Jänner des Vorjahres und 3 = 33 pCt. mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 3640 Anschlüsse versäumt (gegen 2239 in demselben Monate des Vorjahres und 2807 im Vormonate). Bei 3 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 5 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In Folge von Schneeverwehungen sind 270 Züge ganz und 231 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 144 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Preussen. (Stationsnamensänderung.) Die an der Bahnstrecke Düsseldorf—Kettwig (Directionsbezirk Elberfeld) gelegene Station Ratingen hat die Bezeichnung „Ratingen (Ost)“ und die an der Bahnstrecke Düsseldorf—Lintorf—Speldorf (Directionsbezirk Köln rechtsrh.) gelegene Station Ratingen Rh. die Bezeichnung „Ratingen (West)“ erhalten.

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ung. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry und in Anwesenheit von 28 Actionären, welche 8675 Actien repräsentirten, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der „Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 und 45 ex 1894). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Derselbe constatirt, dass das abgelaufene Geschäftsjahr im Wesentlichen einen gleichen Verlauf nahm, wie das Geschäftsjahr 1893, und beiläufig ein ähnliches Endresultat lieferte. — Der Rechnungsabschluss pro 31. December 1894 zeigt folgende Ziffern:

Bilanzconto. Activa: Eigene Schiffe fl. 8,012.401·43; Schiffe und Maschinen Umbauconto fl. 280.920·67; zusammen fl. 8,293.322·10; Cassaconto fl. 12.539·28; bei Banken hinterlegte Capitalien fl. 38.092·33; Debitoren fl. 367.835·97; Schiffs- und Bahnfrachten: in Fiume und im Auslande zahlbare Frachten fl. 603.019·14; hierauf lastende Spesen, Nachnahmen und Durchraten fl. 231.903·35; verbleibt fl. 371.115·79; Werthpapiere: Caution laut Vertrag bei dem kgl. ungar. Handelsministerium deponirte Kronenrente Kr. 75.900 Nominale à Kr. 92·50 fl. 35.103·75; 5perc. Pfandbriefe der Pester Ungarischen Commercialbank fl. 75.000 Nominale à fl. 100·— fl. 75.000·—; zusammen 110.103·75; Baarvorschüsse und Materialien für im Jahre 1895 zu verrechnende Reisen fl. 124.272·38; Fiumaner Bauconto fl. 184.777·—; Transitorische Posten fl. 5858·04; insgesammt fl. 1,214.594·54; Totale fl. 9,507.916·64. Passiva: Actiencapital fl. 2,500.000·—; Prioritäten: Papierprioritäten fl. 2,701.500·—; verloste und per 31. December 1894 rückzulösende Papierprioritäten fl. 120.200; zusammen fl. 2,821.700·—; Reservefond fl. 416.000·—; Assecuranz-Reservefond fl. 476.402·80; Pensionsfond fl. 36.410·40; Werthverminderungs-Reservefond fl. 1,417.891·53; zusammen fl. 2,346.704·73; Creditoren fl. 1,293.939·99; Fiumaner Baugrund fl. 180.000·—; Accepte und Anweisungen fl. 42.060·28; zusammen fl. 1,516.000·27; Gewinn- und Verlustconto: Reingewinn fl. 315.975·75; Gewinnvortrag vom Jahre 1893 fl. 7535·89; zusammen fl. 323.511·64; Totale fl. 9,507.916·64.

Gewinn- und Verlustconto. Soll: Assecuranzprämien: Prämien pro 1894 auf die gesellschaftlichen Schiffe fl. 210.904·89, Dotation der Assecuranzreserve 1 pCt. fl. 73.553·10, zusammen fl. 284.457·99; Werthverminderungs-Reservefond: Werthverminderung der Schiffe zufolge Abnützung fl. 403.718·36, Prioritätenzinsen fl. 126.247·50, insgesammt fl. 814.423·85; Abschreibungen: von fl. 88.311·01 des Dampfers „Szapáry“ 10 pCt. fl. 8831·10, von fl. 96.830·68 des Dampfers „Adria“ 10 pCt. fl. 9683·07, von fl. 88.458·70 des Dampfers „Zichy“ 10 pCt. fl. 8845·88, von fl. 82.347·76 des Dampfers „Tisza“ 10 pCt. fl. 8234·78, von fl. 76.249·10 des Dampfers „B. Kemény“ 10 pCt. pro rata temporis fl. 2711·10, zusammen fl. 38.305·93; allgemeine Spesen fl. 270.918·33; Havarien und Schäden fl. 28.001·38; Zinsen: bezahlte Zinsen und Zinsen der Reservefonds fl. 88.095·47; Bilanzconto: Reingewinn fl. 315.975·75; Gewinnvortrag vom Jahre 1893 fl. 7535·89, zusammen fl. 323.511·64; Totale fl. 1,563.256·60. Haben: Gewinnvortrag vom Jahre 1893 fl. 7535·89; kgl. ungar. Staatssubvention fl. 570.000; Schiffserträgnisse fl. 951.294·03; diverse Erträgnisse fl. 19.499·98; Agiogewinn fl. 14.926·70; Totale fl. 1,563.256·60.

Die Bilanz schliesst somit mit Hinzurechnung des Gewinnsaldos von fl. 7535·89 mit einem Reingewinn von fl. 323.511·64.

Der Bericht constatirt, dass die erhoffte Besserung der Frachtraten auch im abgelaufenen Jahre nicht eingetreten ist, vielmehr in allen Relationen und auf allen Gebieten ein weiterer Rückgang zu verzeichnen ist; hingegen weist der Gesammtwaarenverkehr, den die gesellschaftlichen Dampfer bewältigten, eine wesentliche Steigerung auf. Es wurden nämlich insgesammt 609.692 t befördert gegen 480.488 t im Vorjahre, so dass der Import um 11·4 pCt., der Export um 20 pCt. und der Zwischenhafenverkehr um 37 pCt. gestiegen ist, eine Erscheinung, die vornehmlich auf den Umstand zurückzuführen ist, dass im Berichtsjahre bereits der complete Schiffspark der „Adria“ in Thätigkeit war. Um den Bedürfnissen des Kaffee-Importes aus Brasilien zu entsprechen, hat sich die „Adria“ mit dem Oesterreichischen Lloyd dahin geeinigt, an Stelle der im Vertrage mit der Regierung vorgesehenen 12, im Vorjahre thatsächlich gemachten 16, nunmehr 18 gemeinsame Fahrten jährlich zu bewerkstelligen, welches Uebereinkommen von den Regierungen beider Staaten gutgeheissen wurde. Den Verpflichtungen gegenüber der Regierung ist die Gesellschaft voll nachgekommen und

hat das bedungene Mass der Fahrten sogar überschritten. Der Bericht erstattet sodann Meldung über den am 13. August 1894 entstandenen grossen Brand in Fiume, wodurch auch die Gesellschaft in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Der durch den Brand verursachte Schaden, der bei der auf Grund einer Generalpolizze über fl. 300.000 Deckung bietenden Ungarisch - Französischen Versicherungs - Actiengesellschaft reclamirt wurde, beträgt fl 234.415·11, wovon für eigene Rechnung der Betrag von fl. 42.634·71 entfällt. Die Versicherungs-Gesellschaft liquidirte bisher den Betrag von fl. 56.174·32. Bei eigenen Waaren will dieselbe einen wohl nicht grossen, aber absolut nicht motivirten Abzug machen, während sie den Schadenersatz für Waaren im reclamirten Werthe von fl. 129.629·49 überhaupt ablehnt. Bezüglich dieser Posten wurde gegenüber der Versicherungs-Gesellschaft der Rechtsweg betreten, und ist nicht zu zweifeln, dass die Angelegenheit ohne materiellen Schaden erledigt werden wird. Dieser Brand beschleunigte die Ausführung eines bereits früher gefassten Beschlusses, nämlich für gesellschaftliche Schiffsausrüstungs-Gegenstände und Proviantvorräthe ein eigenes Magazinsgebäude zu errichten. Zu diesem Zwecke wurde von der Seebehörde ein innerhalb des Freihafens gelegenes passendes Grundstück auf die Dauer von 20 Jahren eingeräumt, worauf ein den Zwecken vollkommen entsprechendes Magazinsgebäude für den Pauschal-Baubetrag von fl. 25.500 errichtet wird. Die Direction meldet weiter, dass sie einen den Zwecken der Gesellschaft gleichfalls vollkommen entsprechenden Baugrund in einem Ausmasse von 640·98 Quadratklaftern um den Kaufschilling von fl. 184.198 käuflich erworben hat, um auf demselben ein vierstöckiges Palais zu erbauen. Der Neubau dürfte inclusive der Kosten des Grundstückes und aller sonstigen Spesen den Betrag von fl. 850.000 in Anspruch nehmen und — bei Fertigstellung bis Ende 1896 — eine zwanzigjährige Steuerfreiheit geniessen. Betreffend die Verwendung des Reingewinnes von fl. 323.511·64 beantragt die Direction: fl. 15.798·79 dem Reservefond zuzuführen, fl. 250.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 10 per Actie zu bestimmen, fl. 17.517·69 als Tantième der Direction auszuscheiden, fl. 3589·60 dem Pensionsfond zuzuweisen, mit weiteren fl. 18.201·21 den Reservefond zu dotiren und fl. 18.404·35 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, acceptirte die auf die Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge, bestimmte, dass die Dividende vom 1. April angefangen bei der Pester Ungarischen Commercialbank und beim Wiener Bankverein in Wien zur Auszahlung gelange und ertheilte das Absolutorium, worauf der Antrag der Actionäre Dr. Moriz Stiller und Dr. Ernst Graner, der Direction in Würdigung ihrer Verdienste um die Entwicklung der Gesellschaft den Dank zu votiren, mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben wurde. Schliesslich wurden die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrathes, und zwar Graf Dominik Teleki, Emil v. Ullmann, Gustav Kern, Julius v. Goldberger, Ludwig Bisicz und Béla Kilényi in ihren Functionen wiedergewählt.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Plan-Tachau. (Constituirende Generalversammlung.) Am 8. Jänner fand im Beisein des Regierungsvertreters, k. k. Bezirkscommissärs Josef Schöpfer, die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Plan-Tachau statt. Der Vorsitzende, Bürgermeister von Tachau Heinrich Swoboda, constatirte die statutenmässige Zeichnung des gesammten, 217.000 fl. betragenden Actiencapitals und die Baareinzahlung von mehr als 50 pCt. dieses Capitals, sowie die rechtzeitige und ordnungsmässige Kundmachung der Einberufung der Generalversammlung. Hierauf wurde der von den Concessionären mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag und der mit dem Bauunternehmer Rubricius vereinbarte Bauvertrag der Versammlung zur Kenntniss gebracht und von letzterer der Beschluss gefasst, den Concessionären unter der Bedingung das Absolutorium zu ertheilen, dass die zu diesem Behufe eingesetzte Revisions-Commission nichts zu bemängeln fände. In diese Commission wurden Doctor Ritter von Krobshofer, Notar in Tachau, Dr. von Heidler in Altzedlisch und Oberforstmeister Heyrowský in Heiligen gewählt. Zugleich wurde beschlossen, dass das Prüfungsresultat der nächsten Generalversammlung, sowie dem Verwaltungsrathe bekannt zu geben sei. Mit der Wahl von drei Verwaltungsraths-Mitgliedern: Ritter von Landwehr, Oberforstmeister Heyrowský und Franz Reeger schloss die Generalversammlung. Ausser diesen drei Genannten wurden im Sinne des § 35 der Gesellschaftsstatuten noch folgende Mitglieder in den Verwaltungsrath entsendet: Bürgermeister Heinrich Swoboda und Stadtrath Ignaz Fleissner als Vertreter der Stadtgemeinde Tachau, Bezirksobmann Dr. Josef Böttger und Bezirksausschuss Wenzel Windirsch als Vertreter des Bezirkes Tachau, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Engl als Vertreter der Stadtgemeinde Plan und kais. Rath Eduard Bazika in Prag als Vertreter des Landesausschusses des Königreiches Böhmen. — In der auf die Generalversammlung folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Josef Böttger zum Präsidenten und Heinrich Swoboda zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 18. Februar fand in Salzburg die VII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft unter dem Vorsitze des Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, Director Carl Ströhler, und in Gegenwart des landesfürstlichen Commissärs, Regierungsrath Ludwig Sauter, statt, nachdem die auf den 28. Jänner einberufene Generalversammlung beschlussunfähig gewesen war. Anwesend waren 9 Actionäre, welche 133 Stimmen mit 665 Actien und einem Actiencapitale von 133.000 fl. ö. W. vertraten. Den ersten Gegenstand der Verhandlung bildete die Beschlussfassung über die Durchführung der Bahnunternehmung von Salzburg über Oberndorf nach Lamprechtshausen und die damit zusammenhängenden Angelegenheiten. Die Versammlung beschloss, nachdem zu diesem Punkte der Actionär Friedrich Freiherr von Verschner den Vorsitz übernommen hatte. die Genehmigung der Stipulationen des handelsministeriellen Protokolls vom 25. Jänner, die Erhöhung des Gesellschaftscapitals um den Betrag von 1,330.000 fl., die Abänderung der Art. 7 und 14 der Gesellschaftsstatuten, die Genehmigung des Tilgungsplanes für das Gesammtcapital, die Annahme einer Finanzirungsofferte und die Genehmigung der entworfenen Bau- und Betriebsverträge. Sodann wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium für die Geschäftsgebahrung des Jahres 1894 ertheilt und nach dem Antrage des Verwaltungsrathes von dem Reingewinne per 55.239 fl. 62 kr. die Vertheilung einer 5perc. Dividende und einer ½perc. Superdividende beschlossen. Hierauf wurden die bisherigen Verwaltungsräthe Friedrich Freiherr v. Verschner, Julius Modern und Sigmund Thalberg wieder- und an Stelle des ausgeschiedenen Verwaltungsrathes Dr. Ernst Magnus Banquier Curt Sobornheim in Breslau neu in den Verwaltungsrath gewählt. Schliesslich wurden in den Revisionsausschuss Wenzel Herrain und Franz Eberle als Mitglieder und Carl Bergmann als Ersatzmann wiedergewählt. In der auf die Generalversammlung folgenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Eugen Landau und Director Carl Ströhler zum Präsidenten, bezw. Vicepräsidenten wiedergewählt und Friedrich Freiherr v. Verschner und Director Angermayer in das Executivcomité berufen.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Banquier Lorenz Zuckermandel, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmann Dr. Carl Weber, die sechste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 3600 Actien vertraten. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1894 zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des letzteren bebeschlossen, von dem mit 8547 fl. ausgewiesenen Jahresüberschusse 409 fl. zur Dotirung des Reservefondes, 2500 fl. zur Abschreibung des Placatcontos, 800 fl. zur Tilgung der Prioritätsactien und 3000 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfondes zu verwenden und den Restbetrag per 1837 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die statutengemäss ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Friedrich Ritter von Graf und Dr. Josef Wackernell wurden wiedergewählt; desgleichen bie bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses. Dagegen unterblieb eine Ersatzwahl für das verstorbene Mitglied des Verwaltungsrathes Hermann Gruson, so dass der gesellschaftliche Verwaltungsrath nunmehr aus sechs Mitgliedern besteht. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurde Lorenz Zuckermandel zum Vorsitzenden und Dr. Friedrich Ritter von Graf zu dessen Stellvertreter wiedergewählt.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 6. April bei der Firma:

„Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft“

die Eintragung der bei der Generalversammlung am 18. Februar erfolgten Wiederwahl der Actionäre: Friedrich Freiherrn von Verschner, Julius Modern und Sigmund Thalberg und der Neuwahl des Actionärs Curt Sobernheim, Banquier in Breslau, an Stelle des zurückgetretenen Verwaltungsrathsmitgliedes Doctor Ernst Magnus in den Verwaltungsrath, sämmtliche mit dreijähriger Functionsdauer, verfügt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 12. April herausgegebene LII. Stück enthält unter

Nr. 897: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Ackerbaues und des Handels vom 5. Jänner 1895, R.-G.-Bl. Nr. 14, durch welche die in der Ministerial-Verordnung vom 16. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 138, enthaltenen Durchführungsbestimmungen zum § 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, abgeändert werden.

Nr. 898: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 31. März 1895, Z. 3546, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Tamsweg als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 899: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. April 1895, Z. 9649, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 900: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 7. April 1895, Z. 5402, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren vom Viehmarkte in Budapest in die Bukowina.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 16. April herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 901: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 12. April 1895, Z. 35.951, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate und der Stadt Oedenburg nach Niederösterreich.

Nr. 902: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 10. April 1895, Z. 6432, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren vom Viehmarkte in Budapest nach Schlesien.

Nr. 903: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 11. April 1895, Z. 6210/II, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Budapester Viehmarkte nach Oberösterreich.

Nr. 904: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. April 1895, Z. 51.679, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Budapester Viehmarkte nach Böhmen.

Nr. 905: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. April 1895, Z. 50.952, betreffend die Einschränkung der Viehabfuhr vom Prager Schlachtviehmarkte.

Nr. 906: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 10. April 1895, Z. 5741, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem Districte Bottuschan in Rumänien nach der Bukowina.

— (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 907: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 5. April 1895, Z. 41.182/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 908: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. April 1895, Z. 52.711, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren von dem Schlachtviehmarkte in Wien-St. Marx nach Böhmen.

— (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 18. April herausgegebene LV. Stück enthält unter

Nr. 909: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. April 1895, Z. 29.644, betreffend Massnahmen anlässlich Auftretens der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Skalat in Galizien.

Generalversammlungen.

20. April: Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
20. „ Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn.
21. „ Csakathurn-Agramer Eisenbahn.
22. „ Brünner Localeisenbahn.
29. „ Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
13. Mai: Buschtěhrader Eisenbahn.
15. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd in Triest.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. April dem Locomotivführer der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Josef Mayer in Anerkennung seiner pflichttreuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den nach Mies als Leiter der dortigen Bezirkshauptmannschaft übersetzten k. k. Bezirkscommissär Oskar Ritter Zaborský v. Wahlstätten von der Function des Regierungs-Commissärs bei der Localbahn Plan-Tachau enthoben und dem bei der Bezirkshauptmannschaft Tachau in Verwendung stehenden k. k. Bezirkscommissär Josef Schöpfer die Function des landesfürstlichen Commissärs bei der für die obige Localbahn mittlerweile errichteten Actiengesellschaft übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen zu diversen Tarifheften.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 treten im oben bezeichneten Eisenbahnverbande nachstehende Nachträge in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag I zu Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1895;
2. Nachtrag I zu Theil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1895;
3. Nachtrag I zu Theil II, Heft 7, vom 1. October 1894, sowie Nachtrag I zum bezüglichen Anhange, enthaltend Coursdifferenzen;
4. Nachtrag I zu Theil III, Heft Nr. 1, vom 1. August 1894;
5. Nachtrag I zu Theil III, Heft Nr. 2, vom 1. August 1894;
6. Nachtrag IV zu Theil IV, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1887;
7. Nachtrag I zu Theil IV, Heft Nr. 2, vom 1. October 1887;
8. Nachtrag II zu Theil IV, Heft Nr. 2 (Abtheilung B), vom 1. Jänner 1894;
9. Nachtrag I zu Theil VI, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894;
10. Nachtrag II zu Theil VI, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1894.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife, sowie Aufhebung von Frachtsätzen, und sind Exemplare derselben bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. April 1895. [258]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an werden die in den Anhängen zu den nachstehend verzeichneten Tarifen bezifferten Coursdifferenzen im einfachen Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen.

Die Tarife sind:

1. Tarif Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1895;
2. „ „ II, „ „ 3, vom 1. Jänner 1895;
3. „ „ II, „ „ 7, vom 1. October 1894;
4. „ „ III, „ „ 1, vom 1. August 1894;
5. „ „ III, „ „ 2, vom 1. August 1894;
6. „ „ III, „ „ 3, vom 1. December 1894;
7. „ „ III, „ „ 4, vom 1. April 1895;
8. „ „ IV, „ „ 2 (Abtheilung B), vom 1. Jänner 1894;
9. Tarif Theil V, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1894;
10. „ „ V, „ „ 2, vom 1. Jänner 1894;
11. „ „ VI, „ „ 1, vom 1. Jänner 1894;
12. „ „ VI, „ „ 2, vom 1. Jänner 1894;
13. Ausnahmetarif für Eier, Erdharz, Mineralwasser und Palmkernöl im Verkehre mit galizischen Stationen vom 1. März 1893;
14. Ausnahmetarif für Graphit etc. vom 1. März 1893;
15. Ausnahmetarif für Bier etc. vom 1. März 1892.

Wien, am 14. April 1895. [259]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 an werden im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande die Coursdifferenzen im einfachen Betrage abgezogen von den betreffenden Frachtsätzen der folgenden Tarife:

a) Nachtrag V vom 1. März 1895 zu Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892;
b) Theil III, Heft 1, vom 1. August 1894;
c) Theil III, Heft 2, vom 1. November 1894;
d) Theil V, Heft 3, vom 1. April 1895.

Wien, am 18. April 1895. [260]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer, bezw. Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 angefangen werden die in den Anhängen zu den Tarifen Theil II, Hefte 1—4, der obbezeichneten Eisenbahnverbände enthaltenen Coursdifferenzen von den betreffenden Frachtsätzen im einfachen Betrage abgezogen.

Wien, am 14. April 1895. [261]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 werden im Werrabahn-Oesterreichischen Güterverkehre die auf Grund des Anhanges zum Verbandtarife vom 1. April 1894 und des zu diesem Anhange gehörigen Nachtrages I vom 1. März 1895 von den Frachtsätzen abzuziehenden Coursdifferenzen nicht mehr wie bis dahin doppelt, sondern nur einfach abgezogen.

Wien, am 16. April 1895. [262]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 sind die theils in den Tarifheften nebst Nachträgen, theils aber in besonderen „Anhängen“ nebst Nachträgen verzeichneten Coursdifferenzen (Coursunterschiedsbeträge) nur dreifach statt vierfach, bezw. nur einfach statt doppelt von den Frachtsätzen abzuziehen.

Ebenso sind vom erwähnten Tage an rücksichtlich

der im Publicationswege (nicht tarifmässig) eingeführten Frachtsätze die Coursdifferenzen nur im einfachen Betrage in Rechnung zu ziehen.

Wien, am 16. April 1895. [263]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Die Giltigkeit des laut Kundmachung vom 12. März 1895 (Verordnungs-Blatt Nr. 33 vom 16. März 1895) mit 1. Mai 1895 aufgehobenen Ausnahmetarifes für Getreide etc. vom 1. November 1892 wird auf ein Monat, d. i. bis 1. Juni 1895, verlängert.

Wien, am 16. April 1895. [264]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Ungarn-Russland.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit 1. Juni 1895 tritt zum Tarife vom 1. September 1892 für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den österr.-russischen Grenzstationen andererseits der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung der Ausnahmetarife 3 und 11.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1895. [265]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 tritt der Nachtrag II zu dem Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894) in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Aufnahme neuer Stationen.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 10 kr. österr. Währ. erhältlich.

Wien, am 16. April 1895. [266]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifnachträge.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarife Theil II, Heft 2, des oben bezeichneten Verbandverkehres und der Nachtrag III zum Anhang zu diesem Tarifhefte in Kraft.

Der erstgenannte Nachtrag enthält u. A. die Einbeziehung der Stationen Miröschau der Böhmischen Commercialbahnen und Stauding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif 12 e, bezw. 12 b—e (Eisen etc.), ferner die durch die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn und der Mähr.-schles. Centralbahn, sowie durch die Neuordnung der Preussischen Staatsbahnen verursachten Aenderungen des Haupttarifes.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 20 Pfg. oder 10 kr., bezw. kostenfrei erhältlich.

Wien, am 16. April 1895. [267]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil III, Heft 1, des Gütertarifes und des Nachtrages I zum bezüglichen Anhange.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1895 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1894 giltigen Theil III, Heft 1, des Gütertarifes zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Die Ermässigung von Frachtsätzen.
II. Aenderungen und Ergänzungen der Tarif-Abtheilungen I, II und III.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IV. Berichtigungen von Frachtsätzen.
V. Aenderung von Stationsnamen.

Die im Tarifnachtrage unter Pos. I enthaltene Ermässigung von Frachtsätzen ist bereits seit 1. Jänner 1895 wirksam, und wird für jene Sendungen, welche in der Zeit vom 1. Jänner 1895 bis 30. April 1895 von oder nach den Stationen Altenmarkt, Bleichach, Fischen, Füssen, Oberdorf b. Biessenh., Oberstdorf, Sonthofen, Stein a. d. Traun, Trostberg und Weizern-Hopferau befördert wurden und zu den Frachtsätzen des Haupttarifes berechnet erscheinen, von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München der Betrag von 0·06 Mark für 100 kg gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe vergütet.

Unter Einem gelangt der Nachtrag I zum Anhang zur Ausgabe, welcher die Coursunterschiedsbeträge zu dem vorerwähnten Tarifnachtrag I enthält.

Exemplare der vorerwähnten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1895. [268]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Mai 1895 gelangt ein neues Verzeichniss zusammenstellbarer Fahrscheine zur Ausgabe, welches an Stelle des gleichnamigen Verzeichnisses vom 1. Mai 1894 sammt Nachträgen tritt.

Das neue Verzeichniss sammt einer Uebersichtskarte ist bei allen Ausgabestellen für Fahrscheinhefte zum Preise von 50 kr. zu erhalten und kann auch durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 15. April 1895. [269]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach.

Ausgabe des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 tritt zum Tarife vom 1. Juli 1894 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 13. April 1895. [270]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig, bezw. Prag.

Ausgabe des Nachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 tritt zum Tarife vom 1. März 1894 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Praskačka-Urbanic und Wlkanetsch der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und für die Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz und schliesslich Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 16. April 1895. [271]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Holics-Gödinger Localbahn.

Ermässigte Fahrpreise.

Vom 1. Mai 1895 angefangen, vorläufig auf die Dauer bis Ende September 1895, werden von Holics nach Göding oder vice versa Fahrkarten zu den folgenden bedeutend ermässigten Fahrpreisen per Person ausgegeben, und zwar: II. Classe 20 kr., III. Classe 14 kr.

Wien, am 16. April 1895. [272]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Fahrbegünstigung für Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, dann für die Finanz- und Sicherheitswache in der III. Classe des Personenzuges auf der Linie Wien-Aspang.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 werden Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, ferner die k. k. Finanzwache vom Respicienten abwärts, sowie die Inspectoren und die Wachmannschaft der k. k. Sicherheitswache in der III. Classe des Personenzuges auf der Linie Wien-Aspang der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang gegen Entrichtung des Preises einer Militärfahrkarte III. Classe zuzüglich der ärarischen Stempelgebühr befördert.

Wien, am 18. April 1895. [273]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Aenderung eines Stationsnamens.

Die Station Franzensthal der k. k. priv. Böhm. Nordbahn wird ab 1. Mai 1895 den Namen Franzenthal führen.

Prag, am 17. April 1895. [274]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 5. Mai bis einschliesslich 15. September 1895 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehend ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr enthalten ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kreuzer		Kreuzer	
Von Prag (Staatsbahnhof)	60	40	60	40
Von Prag (Bubna) .	40	20	50	30
Von Prag (Sandthor)	40	20	40	20

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 15. April 1895. [275]

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Risa Elbequai.

Coursdifferenzen.

Vom 1. Mai 1895 bis auf Weiteres werden von den Frachtsätzen des obengenannten Tarifes die im zugehörigen Anhang vom 10. März 1894 nebst Nachtrag I enthaltenen Coursdifferenzen einfach abgezogen.

Prag, am 16. April 1895. [276]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Mai 1895 tritt der Nachtrag II zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893, sowie der Nachtrag I zum „Anhang" desselben in Kraft.

Der Nachtrag II zum Tarif enthält Ergänzungen der Classengut- und Ausnahme-Tarife, sowie einen neuen Kilometerzeiger.

Der Nachtrag I zum „Anhange" enthält Coursdifferenzen, sowie die Bestimmung, dass die Coursdifferenzen ab 1. Mai 1895 von den Frachtsätzen nur einfach in Abzug zu bringen sind.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen, sowie bei der unterzeichneten Direction zum Preise von 15 kr. = 30 Pf. für den Tarifnachtrag II und von 2 kr. = 4 Pf. für den Nachtrag I zum Anhange erhältlich.

Wien, am 14. April 1895. [277]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Bahnen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen österreichischer und ungarischer Bahnen.

Ausgabe des Nachtrages II.

Am 1. Mai 1895 tritt zu der vom 1. September 1893 giltigen Fahrpreis- und Antheilstabelle zum obbezeichneten Verkehr der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderung der Fahrkarten zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen einerseits und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) andererseits;
2. Aenderung der Fahrkarten zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits;
3. Aenderung der Fahrkarten zwischen Stationen der österr. Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und der kgl. Ungar. Staatsbahnen andererseits;
4. Aufnahme neuer Verkehrsrelationen;
5. Aenderung von Stationsnamen;
6. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 14. April 1895. [278]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Frachtbegünstigung auf den deutschen Bahnen für Ausstellungsgegenstände der Nordböhmischen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Teplitz. Die kgl. Eisenbahn-Directionen in Preussen, ferner die kais. General-Direction der Eisenbahnen für Elsass-Lothringen, sowie die Main-Neckar-Eisenbahn und endlich die General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatsbahnen haben die Ermächtigung erhalten, diejenigen Gegenstände, welche auf der in der Zeit von Mitte Juli bis Mitte September 1895 zu Teplitz stattfindenden Nordböhmischen Industrie- und Gewerbe-Ausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, unter den im Deutschen Eisenbahnverkehrsverband vereinbarten Bedingungen an die Versandtstation und den Aussteller des der Sendung auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefes frachtfrei zurückzubefördern. Auch ist das kgl. Eisenbahn-Commissariat zu Berlin ermächtigt worden, den Verwaltungen der Privateisenbahnen auf Antrag die Genehmigung der Gewährung der gleichen Frachtbegünstigung zu ertheilen. [8. April, Z. 18.864.]

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Neuausgabe von Kundmachungen.) Am 1. April sind neue Ausgaben der Kundmachungen 9, 10, 14 und 23 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, enthaltend das Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen für den allgemeinen Verkehr und nur für Sendungen der Militärverwaltung geeignet sind, Bestimmungen über die Behandlung der Fundsachen, Abfertigung von Reisegepäck auf Freifahrtausweise und endlich das Verzeichniss der selbstständigen Eilgutabfertigungen erschienen.

Dieselben wurden durch die am gleichen Tage in Kraft tretende anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke der Preussischen Staatsbahnen bedingt.

Badische Staatseisenbahnen. (Einführung von Kilometerheften für den Personenverkehr.) Auf den Badischen Staatseisenbahnen erfolgt demnächst die Einführung von Kilometerheften für den Personenverkehr. Die Hefte sollen, um sie weiteren Kreisen zugänglich zu machen, auf 1000 km lauten und auf die Dauer eines Jahres, vom Tage der Ausstellung an, Giltigkeit besitzen. Sie sollen unübertragbar, aber wie die Fahrscheinhefte für 30 Fahrten auch durch die mit dem Besitzer in häuslicher Gemeinschaft lebenden Familienangehörigen, sowie durch dessen Dienst- und Geschäftspersonal benützbar sein. Die Benützung geschieht in der Weise, dass der Reisende vor Antritt der Fahrt die Anfangs- und Endstation der Reise, sowie die Zahl der mitreisenden Personen in den dafür vorgesehenen Abschnitt einträgt und dann das Heft zum Eintrag der abzufahrenden Kilometerzahl und zur Abstempelung den Schalterbeamten vorlegt. Dieser Eintrag wird dann in allen Beziehungen wie eine gewöhnliche Fahrkarte für einfache Fahrt behandelt. Die Kilometerhefte gelten für alle zur Personenbeförderung bestimmten Züge. Zur Grundlage der Preisberechnung sollen die Taxen der Personenzugs-Rückfahrkarten dienen, so dass nach entsprechender Abrundung der Preis des Heftes für 1000 km für die I. Classe 60 Mk., für die II. Classe 40 Mk. und für die III. Classe 25 Mk. beträgt. Für Kinder tritt die allgemeine Ermässigung, bezw. Befreiung ein. Um für diejenigen, welche die Bahn in besonders hohem Masse benützen, noch eine weitere Preisermässigung eintreten zu lassen, soll bei Lösung von mehr als fünf Kilometerheften innerhalb eines Kalenderjahres ein Preisnachlass gewährt werden, der für das sechste Heft 5 pCt. und für jedes weitere Heft 5 pCt. mehr, höchstens aber 50 pCt. beträgt. Für die Benützung von Schnellzügen tritt eine Erhöhung des Fahrpreises ein.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Tarifheft 7 [Zucker-Ausnahmetarif].) Für die Beförderung von Farinzucker, raffinirtem und krystallisirtem Zucker (in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg) von Stationen der Directionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Köln linksrh. und rechtsrh. und Magdeburg nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen trat am 5. April ein directer Tarif — Heft 7 der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife — in Kraft. Verkaufspreis 60 Pfg.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Tarifheft II B und III B.) Die in der Bekanntmachung vom 14. Februar auf den 1. April in Aussicht gestellte Einführung eines neuen Tarifheftes II B (Verkehr Elsass-Lothringen und Luxemburg-Ostschweiz) wird vorläufig auf den 1. Mai verschoben. Die seitherigen Tarifhefte II B und III B bleiben bis zu letzterem Zeitpunkte in Kraft.

Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Am 1. April gelangte unter der Bezeichnung „Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr“ ein neuer Tarif zur Einführung, welcher den Verkehr zwischen Stationen der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I), Posen, Breslau, Kattowitz (Gruppe II), Berlin und Stettin (Gruppe III), sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussischen Südbahn und Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits umfasst. Durch den Tarif, welcher im Uebrigen neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen gegenüber den früheren Frachtsätzen aufweist, wurden die Gütertarife Oldenburg-Altona-Berlin-Bromberg-Breslau-Magdeburg und Erfurt bezüglich derjenigen Stationsverbindungen aufgehoben, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem Eingangs bezeichneten Tarife enthalten sind. Soweit indes Erhöhungen eintreten, behalten die früheren Sätze noch bis zum 15. Mai Giltigkeit. Der Tarif ist von den betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Ostwestlicher Vieh- etc. Verkehr. (Neuer Tarif.) Unter der Bezeichnung „Ostwestlicher Vieh- etc. Verkehr“ trat am 1. April für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin, sowie der Dahme-Uckroer Eisenbahn und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Hannover, Köln, Magdeburg, Münster und Sanct Johann-Saarbrücken, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn, Eisenberg-Krossener, Eisern-Siegener Eisenbahn, grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, Halberstadt-Blankenburger, Hoyaer, Neuhaldensleber, Saal-, Weimar-Geraer und Werra-Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Durch diesen Tarif wurden die bisherigen Tarife für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge bezüglich derjenigen Stationsverbindungen aufgehoben, für welche Entfernungen, bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind. Die einzelnen von der Aufhebung betroffenen Tarife sind auf Seite 2 und 3 des neuen Tarifes namhaft gemacht. Soweit Frachterhöhungen eintraten, gelten dieselben erst vom 15. Mai ab. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
702	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Mai 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die Kartirungssätze finden nur auf Sendungen Anwendung, die per Donau in Korneuburg, bezw. in Wien Quaibahnhof oder Wien Donauuferbahnhof anlangen und von Budapest oder unterhalb Budapest gelegenen Stationen herstammen

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

Von	Nach: Altona	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Brake, Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof) Nordenham	Hamburg B. Wilhelmsburg	Harburg H.	Lübeck	Stettin	Swinemünde	Warnemünde
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennig								
Korneuburg	384	396	416	380	375	382	307	336	361
Wien Quaibahnhof der k.k.St.B.	392	404	424	388	383	390	—	—	—
Wien Donauufer-Bahnhof der K.F.N.B.	392	404	424	388	383	390	315	344	369

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
703	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Sand der Classe C	Turnau	Reichenberg	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif		Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung		Im Kartirungswege		
704	Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.		Die mit Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1893, Posit. 2913 und 2914, sowie Verordnungs-Blatt Nr. 29 ex 1894, Posit. 605 für die Vorlage der Frachtbriefe festgesetzte Frist wird unter den gleichen Bedingungen bis Ende April 1895 verlängert.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
705	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	a) Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinde]) b) Borke (Rinde), nicht verkleinert und nicht gemahlen	Ungvár	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ad a) 102·7 ad b) 96·3		Im Kartirungswege		
706	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	L e t t o w i t z	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1895 bis 30. April 1896	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	49·7 kr.	44·8 kr.	4·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
707	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Frachtgüter der Classen I und II	Jägerndorf	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	Verschieden	Kreuzer a) 149·8 b) 139·3	Verschieden	Im Kartirungswege		*)
				Freudenthal						a) 137·6 b) 127·1				

*) Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güterclassification des Tarif-Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden, und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die vorbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sub Abtheilung B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g) α und β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classen I und II oder der Classe I, bezw. II, hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50 Percent erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) angewendet werden. Bei Inanspruchnahme der vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) wird Seitens der Eisenbahn eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen. Ebenso haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen unzweckmässiger Verladung oder Nichtausnützung des Wagenraumes. Wenn der Versender den Wagenraum oder das Ladegewicht des Wagens nicht ausnützt, so steht es der Aufgabsbahn frei, Güter zuzuladen. Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss den Vorschriften des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und verladenen Eisenbahn-Fahrzeugen (auch Tramwaywaggons) finden die vorstehenden Wagenladungs-Frachtsätze überhaupt keine Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
708	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Ausnahmetarifes A laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Wadowice	Schwientochlowitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 37 ex 1895, sub Post 583, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für den bezeichneten Ausnahmetarif vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Mark 0·56	Mark 0·50	Mark 0·06	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Vossowska				0·73	0·67	0·06			
709	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Quarzsteine, roh, unbehauen, dann Quarzschiefer der Pos. 8—58 der Güterclassification des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Würbenthal	Halbstadt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der sonstigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895		Besteht kein directer Frachtsatz	46 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
710	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H—20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gutenfeld	Laibach transit	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 11	kr. 8	kr. 3	Im Kartirungswege		
				Rudolfswert					16	14	2			
				Hönigstein					15	14	1			
				Zobelsberg					10	8	2			

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 25 ex 1895, unter fortlaufender Nummer 395, ist in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz per 100 kg“ zu dem Frachtsatze von 173·3 „**Kreuzer**“ hinzuzusetzen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten **Fahrbetriebsmittel** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven und Tender.

14 Stück vierfach gekuppelte Lastzugslocomotiven, Serie 73,
17 „ dreifach „ „ „ 59,
4 „ „ „ „ mit Laufachsen, Serie 60,
31 „ dreiachsige Tender, Serie 36,
4 „ „ „ „ 56.

II. Dienstwagen.

3 Stück vierachsige Postambulancewagen mit Drehgestelle, Serie F a, mit Spindel- und Vacuumbremse, Oelgasbeleuchtung, Dampfheizung und Ofenheizung,
42 Stück zweiachsige Gepäcks- und Conducteurwagen, Serie D e, mit Spindel- und Vacuumbremse, Dampfheizung und Oelgasbeleuchtung.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender, sowie die Dienstwagen sind in der Zeit vom 1. October 1895 bis 30. November 1895 zu liefern.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“**, bezw. **„Tendern“** oder **„Dienstwagen“** bis zum **6. Mai 1895, Mittags 1 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:

a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ basischem Martinflusseisen,

bezüglich der Postambulancewagen exclusive der Reserve-Oellampen und für sämmtliche Conducteurwagen inclusive der Reserve-Oellampen (Lafaurie-Lampen) per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die kürzesten Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis Ende Juli d. J. im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, sobald die von der k. k. Regierung im österreichischen Abgeordnetenhause einzubringende Gesetzesvorlage betreffend die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der k. k. Staatsbahnen pro 1895 die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten würde.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 9. April 1895. **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

Z. 57.621.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach anfliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. Wien, 23. April 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 16. März 1895,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag gegen Vysočan mit einer Abzweigung in Lieben zum Liebener Schlosse.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Ingenieur Franz Křižik in Prag die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von Prag gegen Visočan mit einer Abzweigung in Lieben zum Liebener Schlosse unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im Eingange bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution von zweitausend (2000) Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 12. April 1895 ausgegebenen XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 52.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Percent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung eines Reservefonds effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterr. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Zur Uebernahme sonstiger Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung, wie solche den Localbahnen obliegen, ist der Concessionär nur insoweit verpflichtet, als diese Leistungen mit Rücksicht auf die Anlage der Bahn und deren Betriebseinrichtung überhaupt durchführbar erscheinen.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird auch das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wurmbrand m. p.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 4. April 1895,*) betreffend die Abänderung der Bestimmungen des § 11, Ziffer 9, der mit Ministerialverordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, erlassenen Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt auf dem Bodensee.

Auf Grund der zwischen den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten getroffenen Vereinbarung wird verordnet, dass der § 11, Ziffer 9, der mit Ministerialverordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, erlassenen Vorschriften zum Zwecke der Sicherheit der Schiffahrt auf dem Bodensee fortan zu lauten hat, wie folgt:

§ 11, Ziffer 9.

„Erscheint es veranlasst, die Art und Weise des Ausweichens bekannt zu geben, so sind hiefür die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Coursänderungs-Signale anzuwenden.“

Vorstehende Bestimmung tritt mit 1. Mai 1895 in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 19. April 1895, womit für den Monat Mai 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von $21^1/_2$ pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Sedlitz nach Deutsch-Zlatnik.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Leopold Grafen Thun-Hohenstein in Wien im Vereine mit Victor Noback, Eisenbahn-Unternehmer in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Sedlitz der Staatsbahnlinie Prag—Brüx—Moldau nach Deutch-Zlatnik im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. April 1895. Z. 70.402 ex 1894.

---

*) Enthalten in dem am 12. April 1895 ausgegebenen XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 53.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die in der Berner internationalen Convention und auf Grund derselben im Eisenbahn-Betriebsreglement bestimmte kürzere Verjährungsfrist ist auch bezüglich des vor dem 1. Jänner 1893 entstandenen Anspruches auf Rückerstattung der Mehrfracht von Wirksamkeit.

Die kgl. Ungar. Staatsbahn wurde im Jahre 1894 auf die Rückerstattung einer Mehrfrachtgebühr geklagt, welche aus einem im Jahre 1892 von ihr vollzogenen Transport entstanden war.

Die genannte Bahn wendete die gemäss § 61, al. 4, des B.-R. bereits eingetretene Verjährung ein.

Das kgl. Bezirksgericht Budapest (VI. Bezirk) verurtheilte die geklagte Bahn zur Bezahlung der Mehrfracht sammt 6 pCt. Zinsen vom Klagtage ab und der Gerichtskosten aus folgenden Gründen:

Wenn auch gemäss G.-A. XXV ex 1892 das in Bern am 14. October 1890 geschlossene internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr als Gesetz sanctionirt und die Regierung darin ermächtigt wurde, die Bestimmungen dieses Uebereinkommens auch im internen Verkehre in Anwendung zu bringen, so muss doch der allgemeine Grundsatz, dass erworbene Rechte durch ein späteres Gesetz nicht aufgehoben werden dürfen, in unverbrüchlicher Geltung bleiben. Nun hat der Kläger das Recht auf eine längere Verjährung erworben, und es kann daher das mit dem 1. Jänner 1893 in Wirsamkeit getretene Betriebsreglement, resp. dessen § 61, al. 4, keine Rückwirkung üben, daher die kürzere darin normirte Verjährungsfrist ihm gegenüber nicht eingewendet werden kann. Ueberdies hat der Kläger den Beweis geführt, dass die geklagte Bahnverwaltung selbst die von ihr vor der Wirksamkeit dieses Paragraphes zu wenig eingehobenen Gebühren lange nach Ablauf der kürzeren Verjährungsfrist eingefordert hat. Endlich ist auch in dem mehrerwähnten Betriebsreglement keine Präclusivfrist bestimmt, bis zu welcher die vor dessen Inslebentreten entstandenen Rückerstattungsansprüche geltend gemacht werden müssen.

Die kgl. Tafel in Budapest hob mit Entscheidung vom 20. Februar, Z. 4819, dieses Urtheil unter Abweisung des klägerischen Anspruches aus folgenden Erwägungen auf: In dem erstrichterlich citirten Gesetzartikel wurde die Regierung auch ermächtigt, im Betriebsreglement auch solche Bestimmungen aufzunehmen, welche mit dem Handelsgesetze nicht übereinstimmen. Das vom kgl. ungar. Handelsministerium am 10. December 1892, Z. 83.249/IV, hinausgegebene Eisenbahn-Betriebsreglement entspricht dem Berner Uebereinkommen und hat daher volle gesetzliche Kraft auch bezüglich des nicht internationalen Eisenbahn-Frachtverkehres. Die Verjährung bildet kein materielles, sondern nur ein formelles Recht; jenes kann durch ein späteres Gesetz allerdings nicht aufgehoben werden; dasselbe wirkt aber auf formelle Rechte unbedingt zurück. Die einjährige Verjährung gilt daher für alle Ersatzansprüche, welche aus einem Eisenbahntransporte vor dem 1. Jänner 1893 entstanden sind.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Starkenbach-Rochlitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 27. März die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Starkenbach der Linie Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Rochlitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird zu erörtern sein, ob durch die localen Verkehrsbedürfnisse die Einschaltung einer Station zwischen den Projectsstationen Ernstthal und Jablonetz geboten erscheint. [H.-M.-Z. 13.166.]

Valsuganabahn. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. April die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient beauftragt, hinsichtlich des von der General-Bauunternehmung für die Valsuganabahn vorgelegten Detailprojectes für die restliche Theilstrecke der Valsuganabahn von km 45·3 bis km 64·963 die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Ergebniss dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 16.407.]

Projectirte Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Ergebniss der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund der in der Zeit vom 25. Jänner bis 1. Februar durchgeführten politischen Begehung in Betreff des von den Concessionären der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz vorgelegten Detailprojectes den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 13.803.]

Elektrische Bahn Bielitz-Zigeunerwald. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des vom Ingenieur Max Déri vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Zigeunerwald bezüglich der Theilstrecke km 1·6—2·3 die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung die politische Begehung der ganzen Strecke auf den 26. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7354.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Umgestaltung von Objecten.) Die Projecte für die Umgestaltung der mit einer Holzconstruction versehenen Ueberfahrtsbrücke in km 1·482 der Linie Luzna-Lischan—Rakonitz in ein gewölbtes Object und für die Umwandlung des gleichfalls mit einer Holzconstruction versehenen Durchlasses in km 0·574 der Kohlenflügelbahn Duby-Tuhan in ein gedecktes Object wurden genehmigt. [19. März, Z. 15.700.]

— (Linie Prag—Eger: Bauliche Veränderung in der Station Michelob.) Zum Zwecke der Erleichterung der Wagenumstellung wurde zwischen dem dritten und vierten Geleise in km 89·7/8 der Station Michelob eine Weichenverbindung hergestellt. [2. April, Z. 14.205.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

Buschtěhrader Eisenbahn:

21. April. Vor dem Zuge 9 in km 127·9—128·0 der Strecke Komotau—Deutsch-Kralup eine 8 m lange linksseitige Dammrutschung eingetreten. Personenzugsverkehr mittelst Umsteigen aufrecht erhalten. Mit Zug 8 wurde der Verkehr wieder eröffnet.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Linz.)

19. April. In Folge Bergrutschung bei km 93·7/8 der Strecke Landl—Gr.-Reifling und hiedurch verursachter Entgleisung des Zuges 912 Geleise verlegt. Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Stanislau.)

21. April. In Folge Reconstruction des Objectes bei km 17·7 der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza wird der Verkehr in der Theilstrecke Dragosza—Russ.-Moldawitza vom 22. April bis 2. Mai eingestellt.

(K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

21. April. Bei km 64·5, Strecke Eisenerz—Erzberg, Lawine abgegangen. Länge derselben auf der Bahnstrecke circa 70—80 m, Höhe circa 4 m. Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Zusammenstellung

der im Monate März 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1417	17.139	5.880	24.436	67	194	73	334	1·3	230	15	214	60	.	.	.	1	2	5
Nordöstliche Linien	186	3.410	4.162	7.758	27	99	150	276	3·5	187	6	239	47	.	.	.	.	.	6
Dalmatiner Staatsbahn	.	279	.	279	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	607	248	917	5	17	5	27	2·9	14	5	24	3	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	405	341	746	.	4	.	4	0·5	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.054	899	2.139	3	2	2	7	0·3	7	2	11	2	1	.	.	2	.	4
Buschtěhrader Eisenbahn	124	372	1.577	2.073	2	5	17	24	1·1	9	4	2	5	6	.	.	2	.	7
Eisenbahn Wien-Aspang	.	311	744	1.055	.	7	1	8	0·7	6	.	.	1	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	186	403	.	7	.	7	1·7	4	.	3	4	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	476	4.203	3.093	7.772	43	86	7	136	1·7	113	7	65	59	.	.	1	7	.	48
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	7	.	7	1·6	2	.	4	.	.	.	.	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	372	4.468	558	5.398	29	34	1	64	1·1	51	.	22	8	1	.	10	4	.	30
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	511	4.787	3.210	8.508	59	146	14	219	2·5	169	4	85	91	.	.	.	1	1	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	249	40	289	.	1	1	2	0·6	2	1	.	1	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	696	4.790	769	6.255	55	96	28	179	2·8	131	13	47	56	5	.	.	2	.	69
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.428	217	1.645	.	19	.	19	1·1	13	.	6	2	.	.	.	.	.	20
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	186	310	.	2	8	10	3·2	.	.	7	3	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.302	.	1.327	.	2	.	2	0·1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4055	45.765	22.172	71.992	290	729	307	1326	.	945	57	729	342	13	.	11	21	3	196

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
3. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·3 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·5 „
6. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·6 „
7. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·7 „
8. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·1 „
9. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·1 „
10. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·1 „
11. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·3 pCt.
12. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 1·6 „
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·7 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·7 „
15. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 2·5 „
16. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·8 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . 2·9 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 3·2 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 3·5 „

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Genehmigung der Concessionsertheilung zu Gunsten der projectirten Localbahn Pozsony [Pressburg] — Duna-Szerdahely betreffend.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf, die im eigenen Wirkungskreise und vorbehaltlich der parlamentarischen Sanctionirung bereits concessionirte Localbahn Pozsony-Ujváros — Duna-Szerdahely betreffend, zur Ratification vorgelegt.

— (Vorlage von Gesetzentwürfen zur Sanction durch das Magnatenhaus.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat folgende von ihm bereits genehmigte Gesetzentwürfe des Handelsministers dem Magnatenhause zur Genehmigung vorgelegt:

1. Ueber die Concessionirung des Ausbaues mehrerer Linien der Vereinigten Arad-Csanáder Eisenbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8) im Gesammtausmasse von 26 km zum Kostenpreise von 44.231 fl. per laufenden Bahnkilometer, aus welchem Anlasse sich die Nothwendigkeit einer Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitals um 1,150.000 fl. ergibt.
2. Ueber die Concessionirung der Localbahn Párdány—Zsombolya (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) in einer Gesammtlänge von 41·2 km zum Kostenpreise von 40.049 fl. per laufenden Bahnkilometer und einer Gesammt-Capitalbeschaffung von 1,650.000 fl.
3. Ueber die Genehmigung der Erhöhung des ursprünglich mit 2,347.500 fl. bemessen gewesenen Actiencapitals der Szilágyságer Localbahnen, d. i. der Linien Nagy-Károly—Zilah und Sármáság—Szilágy-Somlyó um 250.000 fl. auf insgesammt 2,597.500 fl. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11, 17 und 30).
4. Ueber die Concessionirung der Localbahn Segesvár (Schäss-

burg in Siebenbürgen)—Szent-Ágotha (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37) in einer Gesammtlänge von 48·9 km zum Kostenpreise von 12.352 fl. per laufenden Bahnkilometer und einer Gesammt-Capitalsbeschaffung von 604.000 fl.

Projectirte Localbahn Pozsony — Duna-Szerdahely. (Concessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 29 u. ff. publicirt die vom kgl. ungar. Handelsminister im eigenen Wirkungskreise und vorbehaltlich der parlamentarischen Sanction zu Gunsten der projectirten Localbahn Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) — Duna-Szerdahely erflossene Concessionsurkunde (Erlass des kgl. ungar. Handelsminister vom 24. December 1894, Z. 94.632). Die zu erbauende neue Linie wird nach Ueberbrückung des linksseitigen, die „kleine Donau" genannten Donauarmes im Bereiche der Csallóköz (Insel Schütt) über Püspöki, Uszor, Nagy-Légh und die Gemarkung der Gemeinde Patony bis Duna-Szerdahely führen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892, Vorconcession Post 4). Die Concessionäre dieser 43·6 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn mit einem Gesammtkostenaufwande von 1,493.000 fl., d. i. 34.242 fl. per laufendes Kilometer, zu erbauende Linie sind der Reichstagsabgeordnete Julius Sághy und der Bauunternehmer Max Neuschloss. Die Trasse der projectirten Linie zweigt von der Endstation Pozsony-Ujváros der Linie Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger) der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen ab. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Pozsony-Ujváros der Transdanubischen Localbahnen;
2. Püspöki, Station für den Gesammtverkehr;
3. Csallóköz-Csütörtök, Haltestelle und für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
4. Somorja-Uzor, Station für den Gesammtverkehr;
5. Páka, Haltestelle und für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
6. Nagy-Légh, Station für den Gesammtverkehr;
7. Patonay, Haltestelle und für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
8. Csallóköz-Obony, Haltestelle und für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
9. Duna-Szerdahely, Station für den Gesammtverkehr.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. Februar, Z. 5743, dem Einwohner von Uj-Pest (Neu-Pest) Stefan Halász für eine von Rákos-Palota (nächst Budapest) abzweigende, über Fóth bis Mogyorod führende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. März, Z. 13.271, dem Reichstagsabgeordneten Baron Fedor Nikolics
   a) für eine von der Station Nagy-Kikinda der Hauptlinie Budapest — Nagy-Kikinda — Orsova — Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der gleichnamigen Actiengesellschaft abzweigende und diese über Nákófalva, Nagy-Komlós, Kis-Ösz, Lovrin und die Gemarkung der Gemeinde Peszák in der Station Perjámos (nächst Varjas) mit der Flügelbahn Valkány—Perjámos—Varjas der Linie Budapest — Szeged — Valkány — Orsova — Verciorova verbindende,
   b) eine von der Station Perjámos der Linie a) abzweigende und diese über Szemlak in der Station Pecska mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 6. März, Z. 8654, dem Gutsbesitzer Josef Szent-Iványi und dem Ingenieur Emil Várnai für eine von der Station Csorba der Hauptlinie (Oderberg—)Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehende, mit Berührung der Csorbaer Seen bis Tátra-Füred (Schmeks) führende Zahnradbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 8. März, Z. 12.897, dem Budapester Einwohner Julius Benke
   a) für eine von der Station Felsö-Galla, eventuell der Nachbarstation Bánhida der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L.(—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Környe, Kecskéd, Dad, Császár und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Station Kisbér mit der Linie Györ—Kisbér—Székesfehérvár (Raab — Kisbér — Stuhlweissenburg) der Südbahn verbindende
   b) von dort aus über Bakony-Magyar-Szombathely, Bánk-Lazi, Románd, Gicz, Nagy-Dém und die Gemarkung der Gemeinde Lovász-Patona in der Station Gyömöre, eventuell Vaszar mit der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring(—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende

   normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate Februar.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.581·61 km, Folgendes:

Im Monat Februar betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 17,694.645 Mk. oder 1,343.846 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 468 Mk. oder 8·06 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 62,741.469 Mk. oder 1,301.598 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1631 Mk. oder 3·22 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 264,112.864 Mk. oder 6,058.147 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8571 Mk. oder 0·80 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 672,455.514 Mk. oder 6,358.871 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21.448 Mk. oder 0·53 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 6,901.362 Mk. oder 396.341 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1011 Mk. oder 5·69 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 18,072.872 Mk. oder 82.275 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2617 Mk. oder 0·72 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Staffeltarife.) Dem preussischen Herrenhause lag am 27. März der Bericht der Eisenbahn-Commission über die Petitionen des Vorstandes des Breslauer landwirthschaftlichen Vereines, sowie anderer landwirthschaftlicher Vereine vor: zu veranlassen, dass die in den Directionsbezirken Berlin, Breslau und Bromberg geltenden niedrigeren Frachtsätze für lebendes Vieh auf das Gesammtgebiet der Preussischen Staatseisenbahnen ausgedehnt und die generelle Einführung der Staffeltarife in Erwägung gezogen werde.

Im Laufe der Verhandlungen nahm der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung, sich folgendermassen über die Staffeltarife auszusprechen:

„Es ist vielfach und auch in der Petition, die heute hier in diesem hohen Hause zur Berathung steht, die Behauptung aufgestellt worden, dass in den Gütertarifen der Preussischen Staatseisenbahnen seit langen Jahren eine Stagnation eingetreten sei; ja, es wird behauptet, dass dies seit der Einführung des Reformtarifes der Fall sei. Dieser Ansicht gegenüber möchte ich die Thatsache ins Feld führen, dass für die heutigen Gütertransporte, nach den früheren Tarifen bemessen, 100 Millionen Mark und darüber mehr gezahlt werden müssten, als das unter den gegenwärtigen Tarifen der Fall ist. Es kann also von einer Stagnation in den Gütertarifen doch wohl kaum die Rede sein. Gerade die Tarife für die Massengüter sind in sehr wesentlicher Beziehung ermässigt worden. Diese Ermässigungen haben sich zumeist vollzogen in der Form der Staffeltarife. Schon der Special-

tarif III unseres Normal-Tarifschemas ist ein Staffeltarif, wenn auch ein sich in sehr mässigen Grenzen abstaffelnder. Dagegen sind die Ausnahmetarife, unter deren Herrschaft mehr als 48 pCt. der gesammten Waaren befördert werden, fast ausnahmslos Staffeltarife. Es ist daher einigermassen befremdend, dass das Verlangen in dieser Petition sowohl wie in weiten Kreisen unseres Landes dahin geht, das jetzige Tarifsystem vollständig über den Haufen zu werfen und statt dessen für alle Güter ein gleichförmiges Staffeltarifsystem einzuführen. Es wird einer derartigen Massregel der grosse Vorzug nachgerühmt, dass dann auf alle Ausnahmen verzichtet, die ganze Vielgestaltigkeit der Tarife mit einem Schlage beseitigt und die Möglichkeit geschaffen werden könne, nach allen Seiten gerechte und gleichmässige Tarife für den Gütertransport einzuführen. Das klingt ja ganz schön und annehmbar, in Wirklichkeit wird es aber nicht durchführbar sein, eine solche Massregel ohne die allergrössten wirthschaftlichen Verschiebungen, und damit wirthschaftliche Nachtheile herbeizuführen. Wir würden die Bedingungen, unter denen die Landwirthschaft, die Industrie, der Handel heutzutage arbeitet, vollständig über den Haufen werfen und würden dem Einen Vortheil, dem Anderen einen Nachtheil, allen aber eine Aenderung ihrer Productions- oder Absatzbedingungen zufügen. Dass eine Aenderung dieses Tarifsystems nur mit der allergrössten Vorsicht in Erwägung genommen werden kann und in der Ausführung den allergrössten Schwierigkeiten begegnen müsste, bedarf meines Erachtens kaum einer weiteren Ausführung. Es ist auch irrig, wenn man annimmt, dass man, wenn eine solche Massregel ausgeführt worden wäre, damit nun zu stabilen Zuständen käme, und noch irriger, wenn man solche als wünschenswerth hinstellen würde. Wenn heute ein derartiger allgemeiner Normaltarif eingeführt werden würde, würden wir morgen wieder dazu schreiten, Ausnahmetarife zu bilden. Es würden uns Landwirthschaft, Industrie und Handel dazu zwingen, denn sie können ohne eine derartige Individualisirung des Tarifwesens unmöglich wirthschaften. Es kommt nur darauf an, ob die Grundlagen für derartige Ausnahmetarife gerechtfertigt sind oder nicht. Der Referent, Graf Frankenberg, hat darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Einführung des Reformtarifes man sich gefreut habe, dass nun endlich die Zeit der Willkür, insbesondere die Zeit der Differentialtarife, verschwunden wäre. Die Differentialtarife bestehen für die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung schon lange nicht mehr und haben wohl auch kaum jemals bestanden. Wir haben im ganzen Bereich der Eisenbahn-Verwaltung keinen einzigen Differentialtarif. Unter Differentialtarif verstand man jederzeit und versteht man auch heute einen solchen Tarif, der für weitere Entfernungen absolut niedrigere Frachten ergibt wie für nähere Entfernungen. Ein solcher Differentialtarif besteht nicht; selbst der so vielfach angefochtene russische Getreidetarif nach Königsberg und Danzig ist in diesem Sinne kein Differentialtarif, denn die Sätze sind von jeder russischen Station aus absolut höher als von der von Königsberg und Danzig am weitesten entfernt gelegenen Station des Inlandes.

Meine allgemeine Stellung zu dem Staffeltarif habe ich ja wiederholt auch in diesem Hause dargelegt. Ich halte noch heute das System der Staffeltarife für den Gütertransport für ein wirthschaftliches und finanziell richtiges. Allein ich bin nicht der Meinung, dass man nur Staffeltarife nach gleicher Formel für alle Güter und alle Verkehrsbeziehungen einführen kann. Wohl aber bin ich der Meinung, dass man sich da, wo eine Reform der Gütertarife im Einzelnen als nothwendig sich ergibt — und wenn man von einer Reform der Tarife spricht, so meint man natürlich immer eine Ermässigung, eine Reform nach oben hin hat nie Jemand ins Auge gefasst, wenigstens im Lande nicht — in erster Linie die Frage vorzulegen hat, ob diese Reform sich nicht in der Form der Staffeltarife zu vollziehen hat. Nun bin ich ferner der Meinung, dass das System der Staffeltarife sich in der Regel insbesondere eignet für die Producte und Hilfsstoffe der Landwirthschaft. Das ist nicht nur meine Auffassung, sondern auch die Auffassung der Staatsregierung; sie ist auch bei wiederholter Gelegenheit ausgesprochen und thatsächlich demgemäss auch verfahren worden. Der Getreidetarif vom 1. September 1891 — der viel angefochtene und leider am 1. September 1894 gefallene — war ein Staffeltarif, und zwar ein wirksamer Staffeltarif, der es ermöglichte, auf weite Entfernungen das Getreide zu verfrachten.

Auf die Gründe näher einzugehen, die seinerzeit zur Aufhebung dieses Tarifes geführt haben, darf ich wohl verzichten; sie sind so häufig erörtert worden, dass, glaube ich, wohl kaum Jemand im Lande darüber im Unklaren ist. Die Nichtwiedereinführung von Staffeltarifen ist zwar nach keiner Richtung hin verbindlich zugesagt worden und konnte auch nicht zugesagt werden; dagegen würde es meines Erachtens doch den Voraussetzungen, unter denen seinerzeit der Handelsvertrag mit Russland abgeschlossen und auch die Aufhebung des Identitätsnachweises vom Reichstag genehmigt worden ist, nicht entsprechen, wenn wir die Getreide-Staffeltarife, wie sie am 1. September 1891 eingeführt worden und am 31. August 1894 aufgehoben sind, nunmehr wieder ins Leben rufen würden. Est ist vielfach angeregt worden, man möchte den sogenannten Ostbahn-Staffeltarif doch auch beseitigen; er habe keinen grossen Nutzen für die östlichen Provinzen, er diene aber andererseits dazu, einmal den westlich von Berlin gelegenen Landwirthen, also beispielsweise in der Mark Brandenburg, die Concurrenz auf dem Berliner Markt zu erschweren; er diene aber zweitens dazu — und das ist als besonders fatal hervorgehoben worden — den Berliner Markt und die Berliner Getreidebörse allmächtig zu machen für den Getreidehandel, und aus diesem Grunde möge man den Ostbahn-Getreidestaffeltarif beseitigen.

Als seinerzeit die Aufhebung des allgemeinen Getreide-Staffeltarifes von 1891 im Landes-Eisenbahnrath befürwortet wurde, wurde von Seiten der Landwirthe, namentlich der östlichen Gegenden, gesagt: Wenn das Opfer gebracht werden muss, dann setzen wir doch als selbstverständlich voraus, dass wir wenigstens unsere alten Ostbahn-Staffeltarife behalten dürfen, die uns ermöglichen, zu billigen Preisen nicht nur nach Berlin zu kommen, sondern zu billigen Preisen auch unsere Ostseeprovinzen aufzusuchen. Denn der Ostbahn-Staffeltarif gilt nach jeder Richtung und gilt nicht blos für Berlin. Ich muss sagen, ich kann die Gründe nicht wohl einsehen, die dafür sprechen sollten, im Interesse der Producenten östlich von Berlin diesen Getreidestaffeltarif zu beseitigen und dafür den höheren Normaltarif wieder einzuführen; es würde das unzweifelhaft für eine grosse Anzahl von Producenten immerhin nicht unerhebliche Erschwerungen in dem Absatz ihrer Producte sowohl auf dem Berliner Markt wie nach den Seeplätzen hervorrufen. Indes mag ja diese Frage noch einmal näher untersucht und erörtert werden. Wie gesagt, im Jahre 1894 hat man sich für Beibehaltung dieser Ostbahn-Staffeltarife sehr lebhaft ausgesprochen."

Der Herr Minister wies sodann zahlenmässig nach, dass die Angriffe gegen den § 19 des russischen Handelsvertrages, bezw. die Zusatzbestimmung zu § 19 unbegründet seien, und erklärte schliesslich bezüglich der vorliegenden Petition, die Staatseisenbahn-Verwaltung sei bereit, die Erstreckung der Viehtarife auf das ganze Staatseisenbahnnetz in Erwägung zu ziehen und eine dementsprechende Vorlage demnächst an den Landes-Eisenbahnrath gelangen zu lassen. [„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Grossbritannien. (Fischtransporte per Bahn im Jahre 1894.) Im Jahre 1894 betrug die Gesammtmenge der im Vereinigten Königreiche Grossbritannien gefangenen Seefische 702.000 t, deren Werth an der Landungsstelle mit 6,807.000 £ geschätzt wird. Wird hiezu der Werth der gefangenen Schalthiere mit circa 393.900 £ zugeschlagen, so ergibt sich als Werth der ganzen Ausbeute des Jahres 1894 der Betrag von circa 7,201 000 £. Im Vorjahre betrug derselbe 7,218.000 £. Auf England und Wales entfallen von obiger Gesammtmenge 351.000 t Fische im Landungswerthe von circa 4,982.000 £; hiezu der Werth der gefangenen Schalthiere mit circa 309.000 £ zugerechnet, ergibt im Ganzen eine Ausbeute von circa 5,291.000 £. Der grösste Theil dieser ans Land gebrachten Fische, d. i. 332.449 t, wurde Seitens der Bahnen zur Weiterverfrachtung übernommen. Hieran betheiligten sich zwanzig Bahngesellschaften, darunter die Great Eastern Bahn mit 57.482 t, die Great Western mit 40.636 t, die Manchester und Sheffield Bahn mit 86.427 t, die North Eastern Bahn mit 70.343 t, die Hull and Barnsley Bahn mit 17.522 t, die übrigen Bahnen mit Transporten unter 10.000 t. In Schottland betrug die Gesammtmenge der gefangenen Fische 308.600 t im Landungswerthe von 1,635.000 £. Hiezu kommt der Werth der Schalthiere im Betrage von circa 70.000 £. Den Hauptantheil an der schottischen Ausbeute bildet der Häringsfang mit circa 216.000 t und 770.000 £ Werth; es beträgt im Allgemeinen die Menge der gefangenen Häringe etwa zwei Drittel, deren Werth etwa die Hälfte des ganzen Fischzuges. Die schottischen Eisenbahnen übernahmen von dem Gesammtquantum des Fanges 99.763 t; es betheiligten sich hieran fünf Bahngesellschaften, darunter die North British mit 31.620 t, die Caledonian mit 30.355 t und die Highland Bahn mit 17.071 t. In Irland wurden im Jahre 1894 42.500 t Fische im Werthe von 260.000 £ ans Land gebracht, ferner noch Schalthiere im Werthe von 14.000 £. Von dieser Ausbeute fiel nur etwa der vierte Theil den Bahnen zur Verfrachtung zu; es wurden im Ganzen von 11 Bahnen 10.399 t zum Weitertransport übernommen. („Railway News.")

Schiffahrt.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1894.) Im Jahre 1894 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 809 m um den Gesammtbetrag von 136.421 fl. ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung des linken Ufers nebst Herstellung von Landungsplätzen oberhalb Raudnitz sammt Aussprengung der felsigen Flusssohle fl. 26.287·25; auf die Regulirung bei Wilsdorf, bestehend in der Herstellung eines Hufschlagsdammes sammt Ausbaggerung der Fahrstrasse, 709 m lang, fl. 29.571·42; auf die Verlängerung des Landungsplatzes bei Čertovka am rechten Elbeufer unterhalb Melnik, 100 m lang, fl. 4487·29; auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken in der Strecke Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze fl. 46.947·25; auf Baggerungen des Flussbettes in der Strecke Melnik—Raudnitz fl. 17.027·80; auf Aushebung und Beseitigung grosser Steine in der ganzen Flussstrecke fl. 10.899·99; auf Vermalung der Elbe fl. 1200.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis zum 28. April.

Adriatischer Dienst.

23. April, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
24. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän F. Marocchino, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
25. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Isola, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae“, Capitän G. Damianovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
27. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.
28. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

23. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres“, Capitän G. Burgstaller, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.
24. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän C. Buzik, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.
25. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Espero“, Capitän G. Morovich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührnng von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
26. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Maria Teresa“, Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.
27. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Urano“, Capitän G. Verona, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffnng in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Burgas und Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
21. Mai, um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . .“, Capitän . . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Wagenübereinkommen.) Der VII. Nachtrag zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 7.50 Silber, II. Em. Frcs. 12.50 Gold, 4 pCt. Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. 4.— Silber.

Budapester Strasseneisenbahn. $4^1/_2$ pCt. Prioritäten, Em. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000.— Mk. 200.—; Stücke zu Mk. 400.— Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 fl. 7.50 Silber, 4 pCt. v. J. 1887 für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Actien fl. 5.— Silber und Superdividende, 4 pCt. Prioritätsobligationen v. J. 1884 steuerpflichtig fl. 5.40 Silber, steuerfrei fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritätsobligationen lit. B. fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten, I. und II. Em., Mk. 10.— Gold, 4 pCt., Em. 1883, Stücke zu Mk. 2000.— und zu Mk. 400.—, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold, 3 pCt., Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000.—, 2000.—, 1000.— und 200.—, Coupons Mk. 150.—, 30.—, 15.—, 3.—.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 und zu Mark 400.—, Coupons Mk. 40.—, resp. Mk. 8.— Gold.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Einreichung von Actien zum Zwecke der Richtigstellung des Textes.) Auf den im Umlaufe befindlichen Actien dieser Gesellschaft befindet sich die Bemerkung: „Actiencapital 1,000.000 Gulden ö. W. in 5000 Actien à 200 Gulden ö. W.“, welche Bemerkung, nachdem die gegenwärtige Höhe des Actiencapitals thätsächlich nur fl. 800.000, zerlegt in 4000 Actien à fl. 200, beträgt, der thatsächlichen Sachlage nicht entspricht. Der Verwaltungsrath sieht sich nunmehr veranlasst, die Actionäre einzuladen, die in ihrem Besitze befindlichen Actien zum Zwecke der Richtigstellung des Textes innerhalb sechs Monaten, vom 12. April 1895 ab, vorzulegen.

Verlosungen.

Am 8. April:

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli.)

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten, II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 16. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien und 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber- und 5 pCt. Goldprioritäten, ferner 4 pCt. Silberprioritäten, Em. 1890 (verlost am 1. November 1894).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1872 (im Jahre 1887 in 4 pCt. Prioritäten convertirt [verlost am 1. Februar]).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (verlost am 31. October 1894).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. December 1894).

Generalversammlungen.

25. April: Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
27. „ Kremsthalbahn.
29. „ Leoben-Vordernberger Eisenbahn.
30. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
6. Mai: Localbahn Strakonitz-Winterberg.
13. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
15. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
18. „ Steyrthalbahn.
31. „ Oesterr. Nordwestbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Luxuszug Wien—Karlsbad.

Vom 1. Mai bis einschliesslich 15. September 1895 wird in der Strecke Wien—Karlsbad ein täglicher aus Salon- und Speisewagen zusammengesetzter Luxuszug mit bedeutend gekürzter Fahrzeit verkehren.

Die Verkehrszeiten dieses Zuges, welcher nur in den Zwischenstationen Göpfritz-Gr. Sieghart s, Gmünd, Budweis, Nepomuk, Pilsen, Marienbad und Eger anhalten wird, sind: Wien ab 9 U. 35 M. Vorm., Karlsbad an 5 U. 43 M. Nachm.; Karlsbad ab 10 U. 47 M. Vorm., Wien an 6 U. 55 M. Nachm.

Für die Benützung dieses Zuges werden besondere Fahrkarten zu den nachstehenden Preisen ausgegeben, und können andere Fahrkarten nur gegen entsprechende im Tarif festgesetzte Aufzahlung benützt werden.

Die Fahrpreise sind:

Im Verkehre zwischen	Gebühr in Gulden ö. W. incl. Stempel
Wien—Göpfritz-Gr. Sieghards	7·65
„ —Gmünd	10·71
„ —Budweis	15·25
„ —Nepomuk	21·25
„ —Pilsen	21·25
„ —Marienbad	27·25
„ —Eger	30·25
„ —Karlsbad	34·23
Göpfritz-Gr. Sieghards—Gmünd	3·06
„ —Budweis	6·12
„ —Nepomuk	12·24
„ —Pilsen	15·25
„ —Marienbad	21·25
„ —Eger	21·25
„ —Karlsbad	25·23
Gmünd—Budweis	3·06
„ —Nepomuk	9·18
„ —Pilsen	12·24
„ —Marienbad	18·25
„ —Eger	18·25
„ —Karlsbad	22·23
Budweis—Nepomuk	6·12
„ —Pilsen	9·18
„ —Marienbad	15·25
„ —Eger	15·25
„ —Karlsbad	19·23
Nepomuk—Pilsen	2·45
„ —Marienbad	7·65
„ —Eger	9·18
„ —Karlsbad	13·16
Pilsen—Marienbad	4·90
„ —Eger	7·65
„ —Karlsbad	11·63
Marienbad—Eger	1·84
„ —Karlsbad	5·82
Eger—Karlsbad	3·98

Wien, am 14. April 1895. [279]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.
Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verschiebung der Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Die Einführung des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern, dann des VI. Nachtrages zum Tarife Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, sowie des VII. Nachtrages zum Tarife Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. (bezw. 20.) August 1886 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachungen [99 und 146] in Nr. 22 vom 19. Februar und in Nr. 32 vom 14. März 1895 dieses Blattes) wird auf den 1. Juni 1895 verschoben und es bleiben die bisher giltigen bezüglichen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1895 in Kraft.

Wien, am 17. April 1895. [280]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Mai 1895 treten Aenderungen in der Anwendung der Coursunterschiedsbeträge ein, welche aus den am erwähnten Tage zur Einführung kommenden Tarifnachträgen, und zwar:

Nachtrag IV zum Heft 1
„ IV „ „ 2
„ II „ Anhang zu Heft 3
„ IV „ Heft 5
„ III „ „ 6

zu ersehen sind.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, sowie das Auskunftsbureau der gefertigten k. k. General-Direction in Wien, I. Johannesgasse 29.

Wien, am 21. April 1895. [281]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Strunkowitz a/d. Wolinka.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Strakonitz—Winterberg gelegenen Station „Strunkowitz a/d. Wolinka“ wird vom 1. Mai 1895 an in „Čestic“ abgeändert.

Wien, im April 1895. [282]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Classification für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen.

Die im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. October

1894, Nr. 122, veröffentlichte Abänderung der Classification für Bier, Eisen, Most und Wein in einigen Verkehrsrelationen tritt mit dem 30. April 1895 ausser Kraft, weil dieselbe durch die am 1. Mai 1895 in Geltung tretenden Nachträge I zu den Tarifen, Theil II — Heft 1 und 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes zur tarifmässigen Durchführung gelangt.

Prag, am 18. April 1895. [283]

General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1895 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, u. zw.:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	406
Prag—Bodenbach	403
Bodenbach—Aussig	404
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413
Prag—Kralup	407, 409
Roztok—Prag	422, 424, 426, 428
Prag—Roztok	421, 423, 425, 427
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Chotzen	308
Chotzen—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	128
Grussbach-Schönau—Brünn	127
Grussbach-Schönau—Wien	104
Wien—Grussbach-Schönau	103
Mistelbach—Wien	108, 110, 112, 122
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121
Schleinbach—Wien	118 *)
Wien—Stadlau	125
Stadlau—Wien	126
Wien—Marchegg	103
Marchegg—Wien	104
Wien—Bruck a/L.-Oest.-ung. St. E. G.	103
Bruck a/L.-Oest.-ung. St. E. G.—Wien	108
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen Gottes	632
Segen Gottes—Brünn	631

*) Anmerkung. An Sonn- und Feiertagen vom 1. Juni angefangen

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in den Strecken Butschowitz—Brünn und Bisenz Stadt—Ungar.-Brod können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter" des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter" berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im April 1895. [284]

Directer Personenverkehr zwischen den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits.

Neuer Tarif.

Mit 1. Mai 1895 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen andererseits via Bruck a/L., Marchegg, Szakolcza und Vlarapass zur Einführung.

Zugleich tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1894 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 Kreuzer käuflich zu erhalten.

Wien, am 19. April 1895. [285]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Aenderungen der Coursdifferenzen.

Ab 1. Mai 1895 gelangen bis auf Weiteres im Tarifhefte 1 vom 1. October 1890 die Courszuschläge sub b zur Berechnung.

Im Tarifhefte 2 vom 1. Juli 1892 werden die Coursdifferenzen dreifach und im Tarifhefte 4 vom 1. August 1893 einfach abgezogen.

Wien, am 18. April 1895. [286]

Oesterreichische Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Beförderung von Wildpret und Geflügel. (Pneumatische Avisirung der in Wien einlangenden Sendungen, Ausfolgung derartiger Sendungen ausserhalb der von den Eisenbahn-Verwaltungen für den Parteienverkehr festgesetzten Tagesstunden und Beförderung der Hasentransporte in hängendem Zustande.) Die Genossenschaft der Wildpret- und Geflügelhändler für Wien und Umgebung hatte sich an das Handelsministerium wegen pneumatischer Avisirung der in Wien anlangenden Wildpret- und Geflügelsendungen, sowie wegen Ausfolgung derselben ausserhalb der gewöhnlichen Amtsstunden und wegen des Transportes der Hasen in hängendem Zustande gewendet.

Zufolge der Einflussnahme des Handelsministeriums haben sich die Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Südbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Eisenbahn Wien-Aspang bereit erklärt, die pneumatische Avisirung der in Wien anlangenden Wildpret- und Geflügelsendungen an jene Empfänger einzuführen, welche diesbezüglich ein schriftliches Ansuchen stellen.

Zur Erreichung der pneumatischen Beförderung und Zustellung der Bahnavisi an die Empfänger sind die Avisi Seitens der betreffenden Bahnämter mit einer 15 kr.-Briefmarke (statt der für die gewöhnliche Postbeförderung bisher in Anwendung gekommenen 3 kr.-Briefmarke) zu bekleben und mit dem Vermerk „pr. Pneumatik" oder „pr. Rohrpost" zu versehen.

Diese Avisi sind jedoch nicht cumulativ mit den per Post zu bestellenden in eine und dieselbe Consignation, sondern in eine für die (Pneumatik) Rohrpostbeförderung bestimmte besondere Consignation aufzunehmen.

Eine Instradirung von derartigen Correspondenzen Seitens der Bahnorgane, wie sie für die gewöhnliche Postbeförderung vorgeschrieben ist, ist nicht erforderlich, da dieselbe von den Rohrpostämtern besorgt wird.

Anlangend die weiteren Wünsche der eingangs genannten Genossenschaft, ist folgendes zu bemerken:

Soweit die Approvisionirung Wiens dies erheischt, werden schon dermalen Lebensmittelsendungen und Marktgüter unmittelbar nach Ankunft der Approvisionirungszüge und selbst zur Nachtzeit ausgeliefert.

Bezüglich der Sendungen, welche der verzehrungssteueramtlichen Behandlung unterliegen, ist eine Ausfolgung ausserhalb der Amtsstunden davon abhängig, dass von Seiten der Finanzbehörde die Bewilligung zur verzehrungssteuerämtlichen Abfertigung der Sendungen ausserhalb der von den Eisenbahnen kundgemachten Tagesstunden für den Parteienverkehr und der damit übereinstimmenden Amtsstunden der Linien-Verzehrungssteuerämter ohne Mehrauslage für die Bahnen ertheilt wird. Bisher war dies nur bezüglich der mit bestimmten regelmässigen Zügen einlangenden und unmittelbar vom Bahnhofe zur Ueberführung auf die Märkte gelangenden Lebensmittelsendungen der Fall.

Für Sonn- und Feiertage kann von den betheiligten Eisenbahnen die ausnahmsweise Auslieferung von Eilgütern ausserhalb der kundgemachten Tagesstunden mit Rücksicht auf die gebotene Sonntagsruhe für das Personale nicht in Aussicht genommen werden.

Was schliesslich den Wunsch nach Beförderung von Hasen im hängenden Zustande betrifft, so kann diesem Wunsche nur soweit entsprochen werden, als die hiezu nöthigen Ladegeräthe gemäss den reglementarischen Bestimmungen von den Parteien selbst beigestellt werden, wie es schon dermalen bei Versendung grösserer Partien Hasen geschieht.

Für die frachtfreie Beförderung derartiger Ladegeräthe am Hin- und Rückwege ist durch die Tarifbestimmungen bereits vorgesorgt.

Die Eisenbahnen selbst sind jedoch zur Beistellung solcher Ladegeräthe nicht verpflichtet. [H.-M.-Z. 68.090 ex 1894.]

Kgl. Preussischer Staatsbahn-Kohlenverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die in dem Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin nach Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Altona, Frankfurt a. M. u. s. w. vom 1. März 1894 enthaltenen Frachtsätze für die Station Osnabrück (Hann. Bhf.) des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover treten am 1. Juni ausser Kraft.

Bromberg-Sächsischer Verbands-Gütertarif. (Nachtrag XII.) Mit 1. April trat der Nachtrag XII zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Mylau Bahnhof, Mylau Haltestelle und Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Berichtigung des Tarifnachtrages II.) In dem am 1. October 1894 erschienenen Nachtrage II zum Sächsisch-Württembergischen Verbands-Gütertarife vom 1. Mai 1892 ist zur Beseitigung eines Druckfehlers auf Seite 28 der Frachtsatz der allgemeinen Wagenladungsclasse A¹ zwischen Reitzenhain und Tuttlingen von 3.30 Mk. auf 4.30 Mk. zu berichtigen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Tarifirung von Ricinuskuchenmehl.) Seit 1. April wird der Artikel „Ricinuskuchenmehl" bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und in einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre zwischen Ludwigshafen a. Rh. und den auf hessischem, badischem und bayerischem Gebiete gelegenen Stationen zu Ausnahme-Frachtsätzen im Betrage der Sätze des Specialtarifes III abgefertigt.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Nachtrag 3 zum Gütertarife, Theil II, Heft 5.) Zu Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife, betreffend den Verkehr der (alten) Directionsbezirke Berlin, Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a. M. mit Ostschweizerischen Bahnen, trat am 10. April der 3. Nachtrag in Kraft. Neben Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und einigen schon früher bekannt gemachten Tarifmassnahmen enthält derselbe:

1. Aufnahme der preussischen Staatsbahnstationen Annaburg (Sachsen), Eutritzsch und Zerbst.
2. Anderweite Frachtsätze für Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn, Görlitz Preuss. Stsb., Kamenz i. Sachsen, Leipzig Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf., Plagwitz-Lindenau Preuss. Stsb., Zeitz Preuss. Stsb. und Zittau Preuss. Stsb.
3. Einführung eines Frachtsatzes des Specialtarifes IIIb Weissenfels—Gisikon-Root.
4. Neue (ermässigte) Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für rohe Kalisalze zum Düngen.
5. Einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 26) für Düngemittel, Feueranzünder, Futtermittel, Oelsaaten, Salze (rohe Kalisalze und Kali und Magnesialsalzfabrikate), Sämereien, Torfstreu u. s. w. bei Auflieferung als Frachtstückgut.
6. Einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 23) für Hohlglaswaaren, Steingut und Thonwaaren aller Art in Fässern und Kisten bei Auflieferung in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg.
7. Ergänzung der (deutschen) Kilometertabelle A und Erneuerung der (schweizerischen) Kilometertabelle B.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eingeführt werden, bleiben die bezüglichen bisherigen Taxen bis einschl. 9. Juli in Geltung. Erhöhungen treten in den oben unter Ziffer 2 erwähnten Frachtsätzen ein. Ausserdem erhöhen sich theilweise die schweizerischen Tarifkilometer ab Waldshut in der Kilometertabelle B.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 19. April/1. Mai wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II, vom 20. December 1894/1. Jänner 1895 der I. Nachtrag herausgegeben.

Er enthält bereits früher bekannt gemachte Berichtigungen, ferner die in Folge der am 1. April eingeführten Neugestaltung der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bedingten Abänderungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse etc., von Verbandsstationen und Berichtigungen in der Waarenclassification. Druckstücke des Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. (Frachtermässigung für Mergel an Glasfabriken.) Vom 1. Mai an werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Düngemittel, Zuckerrüben u. s. w. auch für die Beförderung von Mergel von Heiligenstadt nach Bischofswerda, Demitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.), Pirna, Potschappel, Radeberg, Wilzschhaus und Zwickau i. Sachsen, jedoch nur bei Sendungen an Glasfabriken (also nicht zu Düngezwecken) angewendet.

Die Frachtsätze für Mergel finden nur Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen, wobei der Frachtberechnung indessen mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt wird.

Staatsbahnverkehre Berlin—, Breslau—, Bromberg—, Altona—, Frankfurt a. M.—, Elberfeld—, Hannover—, Köln (rrh.)— und Magdeburg—Erfurt, sowie Verkehr zwischen einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen. (Abänderung von Tarifkilometern und Ausnahme-Frachtsätzen.) Am 1. April kamen für die Stationen Gera (Reuss) und Weimar der Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie für Pössneck (Saalbahn) abgeänderte Tarifkilometer und Ausnahme-Tarifsätze für Holz des Specialtarifes II etc. und für Getreide etc. zur Einführung. Hiedurch werden theilweise unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten indes erst mit dem 15. Mai in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Deutsch-Russischer Verkehr. (Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito.) Im Ausfuhrtarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Alexandrowo transito zur Ausfuhr nach Russland ist im Theil I auf Seite 3 im ersten Absatz von A 1 der besonderen Bestimmungen folgender Zusatz zu machen: „Dagegen findet der Tarif keine Anwendung auf Sendungen mit Frachtbriefen, die auf die Empfangsstation ‚Wirballen' lauten, da diese als russische Bestimmungsstation im Sinne des Tarifes nicht anzusehen ist."

Im Theil II auf Seite 61 ist gleichfalls im ersten Abschnitt der besonderen Bestimmungen folgender Zusatz zu machen: „Dagegen findet der Tarif keine Anwendung auf Sendungen mit Frachtbriefen, die auf die Empfangsstation ‚Grajewo' lauten, da diese als russische Bestimmungsstation im Sinne des Tarifes nicht anzusehen ist."

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Neuer Gütertarif.) Der neue Gütertarif für den inneren Badischen Verkehr, welcher gemäss Bekanntmachung der General-Direction der grossh. Badischen Staateisenbahnen vom 8. Februar mit 1. April zur Einführung gelangen sollte, tritt erst am 1. Mai in Kraft. Derselbe ist von Mitte April ab durch Vermittlung der Güterstationen zum Preise von Mk. 1·50 für das Exemplar zu beziehen.

Westdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. (Erweiterung der Classe 5 durch Einbeziehung neuer Artikel.) Vom 15. April ab wurden die Artikel Nelken, Muskatblüthe, Muskatnüsse, Zimmt in die Classe 5 des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifes aufgenommen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
711	Böhm. Nordbahn		Pflastersteine	Schluckenau	Warnsdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Aufrechthaltung der für Güter des Sp.-T. 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 14·8	kr. 10	kr. 4·8	Im Kartirungswege		
				Nixdorf					18·7	12	6·7			
712	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Laube und Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Rozsahegy	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893		Pfge. 159*)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche für die in Rozsahegy neu zu errichtende Weberei und Spinnerei bestimmt sind
				Schönpriesen-Umschlag						154*)				
				Dresden-Elbkai						195				
713	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Mauer- und Dachziegel	Časlau	Pardubitz S.N.D.V.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	23 kr.	18·5 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		
714	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Bahnen	*(siehe unten)*											

714 — Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

Durch den mit 1. Mai 1895 zur Einführung kommenden Nachtrag II zum Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. September 1893 werden folgende, die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege betreffenden Ergänzungen durchgeführt:

1. Einbeziehung der Stationen Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kiterő der Ungar. Staatsbahnen. Die in den Ausnahmetarifen Nr. 1—8 für Budapest-dunaparti t. p. u. enthaltenen Frachtsätze finden auch für Budapest-Ferenczváros und Budapest-Kiterő Anwendung.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide. In das Artikel-Verzeichniss sind unter Oelkuchen und Oelkuchenmehl aufzunehmen: „Maiskuchen“, „Maiskuchenmehl“ und „Melassefutter“ (eine Mischung von Melasse und Oelkuchenmehl).

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
715	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holz des Ausnahmetarifes A laut Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	Andrichau	Dittersbach	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für den bezeichneten Ausnahmetarif vorgesehenen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. April 1895	1·17 Mark	1·06 Mark	0·11 Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
716	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Holzpapierstoff in Form von Pappendeckel, ungeleimt	Wigstadtl	Granica transito (für Russland)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen und der für den Verkehr von Granica transito das russische Verkehrsgebiet betreffenden besonderen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 45·9	kr. 42·4	kr. 3·5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Szczakowa transito (für Russland)				45·6	42·4	3·2			
717	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Steinkohle und Coaks	Oderberg	Trzynietz loco Werk	**Minimalquantum 75000 Tonnen.** Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen tarifarischen Bestimmungen. Falls das Minimalquantum von 75000 Tonnen nicht erreicht werden sollte, werden die Sendungen von Karwin mit 4 kr., jene von Dombrau mit 5 kr. pro 100 kg, endlich jene von Oderberg zum tarifmässigen Satze berechnet	Bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 6·8	kr. 6·6	kr. 0·2	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		Diese Publication ist als eine Ergänzung der im V.-Bl. Nr. 149 ex 1894, sub fortlauf. Nr. 2824, erschienenen Verlautbarung zu betrachten, und werden die auf Grund beider Publicationen verfrachteten Quantitäten zusammengerechnet. Im Falle die Sendungen in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird noch an Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg aufgerechnet
				Dombrau					8·2	4·4	3·8			
				Karwin					7·3	3·7	3·6			
718	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Steinkohle und Coaks	Karwin	Teschen transit (für Sendungen nach Baschka und Carlshütte)	**Minimalquantum pro Kalenderjahr 20000 Tonnen, für die Zeit bis Ende 1895 14000 Tonnen.** Auf- und Abladen durch die Partei. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarif	3 kr.	2·6 kr.	0·4 kr.	Bei entsprechender Sicherstellung im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
719	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betbeiligten Verwaltungen	Cement	Ujvidék	Oderberg K.O.B. und K.F.N.B. transit	Die Fracht ist für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zu bezahlen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen nach deutschen Stationen aufzugeben	Vom 1. Mai 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		78 kr.		Im Kartirungswege		
720	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken der Pos. S—19 und S—36 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893	Judenburg	Mähr.-Ostrau, Ostrau-Montanbahn und Schönbrunn	Frachtzablung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einbaltung der sonstigen, für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der im Verordnungsblatte Nr. 141 unter Post 2257 ex 1894 enthaltenen Bestimmungen und Modalitäten	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	61 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
721	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südhahn-Gesellschaft	Steinkohleu-Tbeerpech der Pos. S—64 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarifes Theil I, vom 1. Jänner 1893	Brunn-Maria-Enzersdorf	Wien-Donauuferbahnhof	Frachtzablung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	19 kr. ö. W.	17 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
722	**Böhmische Nordbahn-Gesellschaft**		Schotter	Měšic	Liblic-Byšic	Bei Frachtzablung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Ahladen durch die Partei. Lagerung ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	7·4 kr.	5·3 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		So lange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese giltig
723	**Localbahn Přivoz — M.-Ostrau — Witkowitz**		Bau- und Pflastersteine	Mähr.-Ostrau K.F.N.B.	Mähr.-Ostrau Stadt (Localbahn)	Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen bis 31. December 1895; auch müssen gleichzeitig mindest. 50 Tonnen aufgeliefert werden	Bis Ende 1895	Localbahntarif	6 Heller	5·4 Heller	10 Percent = 0·6 Heller	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis längstens Ende März 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
724	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Rübe Rübenschnitte	Gröschelmauth Kromau via Znaim—Grussbach-Schönau	Kromau Gröschelmauth	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Keine directen Frachtsätze	kr. 20·5 15·8		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
725	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hadern der Classe B	Trebitsch	Wisočan Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	71·4 kr.		Im Kartirungswege		
726	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C	Prag Oe.N.W.B. Skutsch Liebau Einsiedl Reichenberg Chrast	Josefstadt-Jaroměř	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 35·6 23·8 20·7 34·7 32·4 20·9	kr. 23·4 15·0 12·9 26·4 24·2 13·4	kr. 12·2 8·8 7·8 8·3 8·2 7·5	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. In den bezüglichen Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Die Transporte müssen zur Strassenpflasterung in der Stadtgemeinde Jaroměř bestimmt sein.
727	Südbahn-Gesellschaft		Bleche und Bleiwaaren	Gumpoldskirchen	Wien (Matzleinsdorf) loco und transit	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	24 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
728	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, insoweit für selbe die „Allgemeinen Tarife" aus dem Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889, anwendbar sind	Znaim Oe.N.W.B. Znaim St.E.G.	Triest S.B. Triest-Freihafen Fiume	Für Sendungen, welche via Suez-Canal oder nach Echellen des Schwarzen Meeres befördert werden, unter Anwendung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Oesterreich-Ungarisch-Ostindischen Verkehr, giltig ab 1. Februar 1889	Directe Frachtsätze bestehen nicht	180 190 Kreuzer ö. W. Silber incl. Manipulationsgebühr, bezw. Steuer	Verschieden	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege auf Grund der im nebenbezeichneten Tarife vorgeschriebenen Documente	Hiedurch wird die im Verordnungsblatte Nr. 15 vom 2. Februar 1895 unter fortlaufender Nr. 287 verlautbarte Frachtbegünstigung gegenstandslos

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. Wien, 25. April 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den den geänderten Artikel 40 enthaltenden II. Anhang zu den Statuten der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft genehmigt.

Wien, am 14. April 1895. — Z. 9326. H.-M.-Z. 22.928.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Dobrowitz nach Kuttenthal.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. und k. Kämmerer und Herrschaftsbesitzer Alexander Prinzen Thurn und Taxis die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Dobrowitz nach Kuttenthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. April 1895. Z. 15.155.

Die Korbweidencultur längs der österr. Eisenbahnen mit Ende 1893.

Mit Schluss des Jahres 1893 war der Stand der Weidencultur folgender:

a) einzelne Weiden . . . . . . 1,069.441 Stück
b) Reihenpflanzungen . . . . . 2,579.883 m
c) geschlossene Bestände . . . . 4,359.769 m^2

und entfielen bei einer Länge von 15.970 km auf das Bahnkilometer 66·96 Stück Einzelnweiden, 161·54 m Reihenpflanzungen und 273·62 m^2 geschlossene Bestände. Werden nun sämmtliche Weidenbestände auf die Stückzahl reducirt und hiebei angenommen, dass ein Meter Reihenpflanzungen 1·3 Stück und 1 m^2 geschlossene Bestände 1·6 Stück entsprechen, so ergeben sich mit Ende 1893 folgende Zahlen:

		Stück
a) einzelne Weiden	. . . .	1,069.441
b) Reihenpflanzungen	2,579.883 × 1·3 =	3,353.847
c) geschlossene Bestände	4,359.769 × 1·6 =	6,975.630
	Zusammen . . .	11,398.918

das ist 713·77 Stück auf ein Bahnkilometer. Der mit 11,398.918 ausgewiesene Gesammtbestand vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen, wie folgt:

		Stück	pCt.
1.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1,556.049	= 13·65
2.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1,272.646	= 11·16
3.	Südbahn	1,241.070	= 10·88
4.	Linie Wien—Salzburg	973.480	= 8·54
5.	Oesterr. Nordwestbahn	900.000	= 7·88
6.	Galizische Carl Ludwig-Bahn	654.150	= 5·73
7.	Kronprinz Rudolf-Bahn	590.778	= 5·18
8.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	561.803	= 4·92
9.	Galizische Transversalbahn	390.883	= 3·42
10.	Linie Lemberg—Stryj	267.711	= 2·34
11.	Linie Tarnow—Leluchow	246.638	= 2·16
12.	Bukowinaer Localbahnen	205.184	= 1·80
13.	Linie Steinach—Schärding	196.670	= 1·72
14.	Salzburg-Tiroler Bahn	192.815	= 1·69
15.	Kaschau-Oderberger Bahn	138.385	= 1·21
16.	Linie St. Valentin—Budweis	131.909	= 1·14
17.	Pilsen-Priesener Bahn	129.564	= 1·13

Die vorangeführten 17 Bahnen repräsentiren also 84·55 pCt. der gesammten Weidenculturen, während die restlichen 15·45 pCt. auf alle übrigen Bahnen entfallen, welche weniger als 1 pCt. des Gesammtbestandes aufzuweisen haben. An diesem Reste participiren:

Bahn		Stück
Linie Wels—Passau	mit	97.488 Stück
Erste ungar.-galizische Eisenbahn	„	93.421 „
Linie Gmünd—Eger	„	90.282 „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	„	90.200 „
Böhmische Westbahn	„	78.528 „
Linie Jaslo—Rzeszów	„	77.500 „
Dux-Bodenbacher Bahn	„	70.581 „
Linie Lemberg—Belzec	„	66.919 „
Buschtěhrader Bahn	„	64.930 „
Linie Wien—Prag	„	63.377 „
Böhmische Commercialbahnen	„	55.810 „
Böhmische Nordbahn	„	53.751 „
Kremsthalbahn	„	50.892 „
Ungarische Westbahn	„	50.503 „
Linie Chyrow—Stryj	„	49.237 „
Linie Sternberg—Grulich	„	48.680 „
Linie Tabor—Pisek	„	43.120 „
Ostrau-Friedlander Bahn	„	40.213 „
Prag-Duxer Bahn	„	40.054 „
Mährisch-schlesische Centralbahn	„	39.704 „
Linie Iglau—Wessely	„	33.818 „
Linie Stryj-Beskid	„	28.812 „
Mährische Westbahn	„	25.439 „
Linie Bludenz—Lindau	„	21.899 „
Linie Hannsdorf—Ziegenhals	„	20.920 „
Linie Tarvis—Pontafel	„	20.598 „
Linie Neumarkt—Simbach	„	19.878 „
Linie Rakonitz—Protivin	„	19.613 „
Eisenbahn Wien-Aspang	„	19.088 „
Linie Hohenstadt—Zöptau	„	14.900 „
Dalmatiner Staatsbahnen	„	13.708 „
Linie Innsbruck—Bludenz	„	13.586 „
Linie Horaždowitz—Klattau	„	12.069 „
Linie Budweis—Wessely	„	11.582 „
Istrianer Staatsbahnen	„	9.837 „
Bozen-Meraner Bahn	„	9.680 „
Linie Ober-Cerekwe—Tabor	„	9.283 „
Stauding-Stramberger Bahn	„	8.800 „
Salzkammergut-Localbahn	„	7.405 „
Niederösterr. Staatsbahnen	„	7.310 „
Aussig-Teplitzer Bahn	„	5.883 „
Linie Linz—Gaisbach	„	5.808 „
Linie Bierzanów—Wieliczka	„	5.200 „
Linie Holzleithen—Thomasroith	„	5.090 „
Linie Kaschitz—Radonitz	„	4.010 „
Linie Erbersdorf—Würbenthal	„	3.900 „
Linie Dolina—Wygoda	„	3.709 „
Linie Olmütz—Čellechowitz	„	3.520 „
Linie Laibach—Stein	„	3.280 „
Linie Unter-Drauburg—Wolfsberg	„	2.707 „
Linie Chodau—Neudek	„	2.495 „
Linie Böhm.-Leipa—Niemes	„	2.275 „
Königl. Sächsische Staatsbahnen	„	1.950 „
Mühlkreisbahn	„	1.489 „
Linie Potscherad—Wurzmes	„	1.078 „
Königl. Bayerische Staatsbahn	„	1.004 „
Steyrthalbahn	„	780 „
Linie Elbogen—Neusattel	„	763 „
Linie Janowitz—Taus	„	400 „
Linie Kriegsdorf—Römerstadt	„	382 „
Neutitscheiner Localbahnen	„	320 „
Linie Steindorf—Braunau	mit	260 Stück
Kahlenberg-Bahn	„	130 „

Bei einzelnen Bahnen ist im Laufe des Jahres 1893 eine Zunahme der Weidenculturen eingetreten, und beträgt dieselbe bei:

	Bahn	Stück		pCt.
1.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80.060	=	5·42
2.	Linie Lemberg—Stryj	55.527	=	26·17
3.	Kronprinz Rudolf-Bahn	38.119	=	6·89
4.	Salzburg-Tiroler Bahn	34.745	=	28·30
5.	Südbahn	29.848	=	2·46
6.	Linie Jaslo—Rzeszów	24.880	=	47·30
7.	Linie Wien—Salzburg	17.281	=	1·87
8.	Linie Gmünd—Eger	14.738	=	19·50
9.	Linie Wels—Passau	12.417	=	14·59
10.	Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	11.306	=	0·89
11.	Galizische Transversalbahn	11.162	=	2·90
12.	Linie Tabor—Pisek	9·058	=	25·41
13.	Böhmische Westbahn	7.536	=	10·61
14.	Linie Stryj—Beskid	6.860	=	30·88
15.	Linie Horaždowitz—Klattau	3.734	=	44·67
16.	Ungarische Westbahn	3.020	=	6·37
17.	Salzkammergut-Localbahn	2.400	=	47·95
18.	Linie Budweis—Wessely	1.714	=	17·37
19.	Istrianer Staatsbahnen	1.637	=	18·34
20.	Linie Linz—Gaisbach	1.600	=	38·02
21.	Eisenbahn Wien-Aspang	1.193	=	8·10
22.	Linie Hannsdorf—Ziegenhals	1.090	=	5·50
23.	Ostrau-Friedlander Bahn	976	=	2·48
24.	Mährische Westbahn	639	=	2·57
25.	Linie Kaschitz—Radonitz	580	=	17·05
26.	Linie Wien—Prag	550	=	0·87
27.	Mährisch-schlesische Centralbahn	421	=	1·08
28.	Linie Janowitz—Taus	80	=	25·00
29.	Linie Chyrow—Stryj	38	=	0·07
30.	Linie Iglau—Wessely	37	=	0·11
31.	Linie Böhm.-Leipa—Niemes	22	=	0·97
32.	Linie Laibach—Stein	13	=	0·40

ihres Bestandes an Weiden zu Ende des Jahres 1893.

Eine Verminderung in den Weidenbeständen gegen das Vorjahr ist eingetreten bei:

	Bahn	Stück		pCt.
1.	Bukowinaer Localbahnen	214.088	=	51·30
2.	Oesterr. Nordwestbahn	60.000	=	6·25
3.	Linie Steinach—Schärding	59.780	=	23·31
4.	Buschtěhrader Bahn	30.070	=	31·65
5.	Pilsen-Priesener Bahn	26.008	=	16·71
6.	Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn	13.409	=	1·98
7.	Prag-Duxer Bahn	12.252	=	23·42
8.	Galizische Carl Ludwig-Bahn	9.993	=	1·50
9.	Linie Tarnow-Leluchow	9.338	=	3·68
10.	Erste ungar.-galizische Eisenbahn	8.209	=	8·07
11.	Linie Sternberg—Grulich	7.970	=	14·08
12.	Linie Rakonitz—Protivin	5.497	=	21·89
13.	Linie Neumarkt—Simbach	4.900	=	19·77
14.	Dux-Bodenbacher Bahn	4.083	=	5·48
15.	Linie Elbogen—Neusattel	3.990	=	84·89
16.	Kremsthalbahn	3.336	=	6·15
17.	Linie Ober-Cerekwe—Tabor	1·441	=	13·43
18.	Stauding - Stramberger Localbahn	1.334	=	13·24
19.	Böhmische Nordbahn	1.112	=	2·02
20.	Aussig-Teplitzer Bahn	889	=	13·13
21.	Königl. Sächsische Staatsbahn	774	=	28·41
22.	Linie Hohenstadt—Zöptau	750	=	4·80

		Stück		pCt.
23.	Linie Erbersdorf—Würbenthal	650	=	14·44
24.	Bozen-Meraner Bahn	424	=	4·19
25.	Linie Lemberg—Belzec	390	=	0·57
26.	Böhmische Commercialbahnen	387	=	0·69
27.	Linie Holzleithen—Thomasroith	364	=	6·67
28.	Linie Innsbruck—Bludenz	4	=	0·02

Zum ersten Male im Jahre 1893 weisen nachstehende Bahnen Weidenculturen auf, und zwar:

Linie Bierzanów—Wieliczka . . . . 5200 Stück
Steyrthalbahn . . . . 780 „

Dagegen sind eingegangen die Weidenbestände bei:

Kolomeaer Localbahnen . . . . 1120 Stück
Linie Putim—Ražice . . . . 980 „

Der Ertrag der Weidenculturen im Jahre 1893 beträgt für die zu Bahnzwecken verwendeten Weiden 7.420 fl. 01 kr.
für verkaufte Weiden . . . . 6.017 „ 59 „
somit im Ganzen 13.437 fl. 60 kr.

Von diesem Betrage entfallen:

1. auf Privatbahnen . . . . 8830 fl. 43 kr.
2. auf die in Oesterreich gelegenen Theilstrecken der fremden Staatsbahnen . . . . 6 „ 42 „
3. auf die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwalteten Staatsbahnen . . . . 4600 „ 75 „

Das Erträgniss der Weidenpflanzungen hat im Jahre 1893 bei den Privatbahnen um 705 fl. 56 kr., d. i. um 8·70 pCt. zugenommen, dagegen bei den fremden Staatsbahnen um 5 fl. 58 kr., d. i. 46·5 pCt. und bei den Oesterr. Staatsbahnen um 616 fl. 98 kr., d. i. 11·82 pCt. abgenommen. Wird ferner der mit 11,398.918 Stück ermittelte Gesammtweidenbestand auf das Flächenmass reducirt, so ergibt sich unter Berücksichtigung der Annahme, dass auf einem Quadratmeter 1·6 Weidenpflanzen wachsen, die gesuchte Fläche mit 7,124.323 m^2 gleich 71.243 Ar. Hieraus resultirt der Ertrag pro Ar durchschnittlich mit 18·8 kr. für das Jahr 1893, während er im Vorjahre 18·6 kr. betrug, daher eine Zunahme um 0·2 kr., d. i. 1·07 pCt. nachweist.

Die Verwendung der Weiden für Bahnzwecke blieb im Allgemeinen dieselbe, daher theils zu Neuanpflanzungen, theils zur Anfertigung von Schneehürden, Flechtwerken für Böschungsversicherungen, Faschinen und Uferschutzbauten, sowie zum Anbinden der Obstbäume, Anfertigung von Schaufelstielen u. s. w., mit welchen Arbeiten die Bahnbediensteten und ihre Familien betraut wurden.

Was insbesondere den Bestand der für Korbflechtarbeiten besserer Qualität geeigneten Weidensorten von Salix viminalis und Salix purpurea anbelangt, so ergab sich derselbe im Jahre 1893 wie folgt: Salix viminalis 1,921.731 Stück, Salix purpurea 879.114 Stück, das ist 25·54 pCt. des Gesammtbestandes, gegen 24·4 pCt. des Vorjahres, hat daher um 1·14 pCt. zugenommen.

Schliesslich ist zu bemerken, dass im vergangenen Jahre vom Ackerbauministerium eine Verfügung hinsichtlich der Verbesserung und Vermehrung der Weidenculturen längs der österreichischen Eisenbahnen getroffen wurde, deren Resultate abzuwarten sein werden.

[Vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 9 vom 23. Jänner 1894.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Rakonitz - Pladen - Petschau. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Emanuel Milner, Gutsbesitzer in Luk, vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecken Protiwitz—Buchau und Pladen—Protiwitz der Localbahn Rakonitz-Petschau im Sinne der bestehenden Vorschriften die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Ergebniss dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 8796.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Przemysl—Lupków. Herstellung einer Verladestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Bergwerkes Lodyna für die Herstellung einer Rohöl-Verladestelle in der Station Ustrzyki für den 26. April anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereisecretär Franz Szalowski betraut. [G.-I.-Z. 7500.]

Wiener Stadtbahn. (Bauconsens für die Theilstrecke Hietzing—Gumpendorfer Schlachthaus der Wienthallinie und für die Theilstrecke Lobkowitzbrücke—Westbahnhof der Gürtellinie.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 7., 8., 16. und 20. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die Theilstrecke Hietzing—Gumpendorfer Schlachthaus der Wienthallinie und für die Theilstrecke Lobkowitzbrücke—Wienthalübersetzung—Westbahnhof der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn der Bauconsens nach Massgabe der Commissionsbestimmungen ertheilt. Hinsichtlich einzelner Details sind mit der Gemeinde Wien Vereinbarungen zu treffen; ferner ist bezüglich der Ausführung der Wienthallinie im Bereiche des Lustschlosses Schönbrunn im Einvernehmen mit dem Obersthofmeisteramte vorzugehen. [1. April, Z. 15.854.]

Localbahn Zwittau-Polička. (Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Brünn die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Localbahn Zwittau-Polička (welche Amtshandlung wegen ungünstiger Witterung wiederholt abgesagt werden musste) neuerlich für den 1. Mai und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Leitung der Commission für die im Verwaltungsgebiete von Böhmen gelegene Theilstrecke wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula und für die im Verwaltungsgebiete der mährischen Statthalterei gelegene Theilstrecke der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [H.-M.-Z. 20.046.]

Valsuganabahn. (Anordnung der politischen Begehung und Trassenrevision für Theilstrecken.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung der Strecke km 23·5—43·7 und die Trassenrevision der Strecke km 43·7—56·5 der Valsuganabahn auf den 26. April und die folgenden Tage anberaumt. [H.-M.-Z. 21.621.]

Neue Wiener Tramway. (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 21. März durchgeführten politischen Begehung, betreffend das Project der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft für die Abänderungen an den gesellschaftlichen Geleiseanlagen am Gürtel und auf der Strecke Sternwartestrasse—Nussdorf für den Materialtransport zu Zwecken des Baues der Wiener Gürtelbahn, wurde der Bauconsens von der k. k. Statthalterei in Wien ertheilt. [H.-M.-Z. 20.774.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Montangesellschaft. (Locomotivtypengenehmigung.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Central-Direction der Böhmischen Montangesellschaft vormals fürstl. Fürstenberg'sche Montanwerke in Böhmen vorgelegten Constructionspläne für eine normalspurige zweiachsige Tenderlocomotive, welche bei der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf in Bestellung gebracht werden soll, genehmigt. [Z. 14.911.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes für die projectirte Localbahn Kaposvár-Fonyód.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause den Gesetzentwurf für eine von der Station Kaposvár der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Kaposvár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus diese bei Fonyód (nächst der Station Lelle) mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbindende Localbahn vorgelegt. Das effective Baucapital dieser 52·2 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 als normalspurige Localbahn zu erbauenden und einzurichtenden Linie ist mit 1,796.500 fl., d. i. mit 33.896 fl. per Kilometer bemessen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind herzustellen und einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Kaposvár.
2. Kaposfüred, für den Gesammtverkehr.
3. Jaád, „ „ „
4. Osztopán (Wasserstation).
5. Somogyvár „
6. Öreklak, Haltestelle, für den Frachtenverkehr in Wagenladungen.
7. Lengyeltóti, für den Gesammtverkehr.
8. Die seinerzeit näher zu bestimmende Endstation zum Anschlusse an die Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof.

— (Gesetzentwurf, betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod—Zenica einschliesslich der Verbindungslinie Bosnisch-Brod—Slavonisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina). Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 43 vom 10. April verlautbart den eingangs genannten, vom kgl. ungar. Ministerpräsidenten der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44). Derselbe lautet:

„§ 1. Die ungarische Regierung wird ermächtigt, ihre Zustimmung dazu zu geben, dass die seinerzeit aus dem Occupationscredit erbaute Linie Brod—Zenica sammt ihrer Verbindungslinie Bosnisch-Brod—Slavonisch-Brod in das Eigenthum der occupirten Länder übergehe. Dieselben sind verpflichtet, die Baukosten im Betrage von 8,088.373 fl. 87 kr. unverzinzlich zu erstatten. Die Ablösungssumme wird an die beiden Staaten der Monarchie nach dem bezüglich der gemeinsamen Ausgaben festgestellten Schlüssel zurückgezahlt.

§ 2. Die Regierung wir ferner ermächtigt, ihre Zustimmung dazu zu geben, dass die Betriebsüberschüsse der erwähnten Bahnen in nachstehender Reihenfolge verwendet werden:

a) Vor Allem ist der Jahresbeitrag zu decken, welcher, so lange die Nothwendigkeit der Subvention besteht, zur Deckung der ordentlichen Betriebskosten und des ausserordentlichen Erfordernisses der gegenwärtig militärisch verwalteten Eisenbahn Banjaluka—Doberlin bezahlt wird. Wie lange dieser Beitrag und in welcher Höhe er gezahlt werden muss, wird ein zwischen dem Kriegsministerium und dem gemeinsamen Finanzministerium mit Zustimmung der Regierungen beider Staaten zu schliessendes Uebereinkommen feststellen;

b) in zweiter Reihe sind zu decken die noch nothwendigen Meliorationsarbeiten auf der Strecke Brod—Zenica;

c) der dann noch übrig bleibende Ueberschuss, respective der gesammte Betriebsüberschuss nach dem Aufhören der unter a) und b) erwähnten Beiträge wird verwendet zur rascheren Erstattung der aus den gemeinsamen Activen zum Bau der bosnischen und der herzegowischen Bahnen bewilligten Darlehen;

d) nach der Tilgung dieser erwähnten Darlehen wird der ganze Betriebsüberschuss zur Erstattung der Baukosten der Brod—Zenicaer Bahn verwendet.

§ 3. Dieses Gesetz tritt unter der Bedingung in Kraft, dass entsprechende Bestimmungen auch gleichzeitig in den übrigen Königreichen und Ländern Sr. Majestät in Kraft treten, und wird mit der Durchführung das Ministerium betraut.“

Der Motivenbericht hebt hervor, dass aus Betriebs- und Ersparungsrücksichten es für zweckmässig befunden wurde, sämmtliche auf dem Gebiete Bosniens und der Herzegowina befindlichen Eisenbahnen einer einheitlichen Verwaltung zu unterwerfen. Von den bosnischen Bahnen standen bisher die Linien Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan unter militärischer Verwaltung. Die Landesregierung hat daher, um alle diese Bahnen unter einer Verwaltung vereinigen zu können, die mit der Militärverwaltung bestehenden Betriebsverträge gekündigt und die Doboj—Siminhaner Linie bereits in eigene Regie übernommen. Da sodann blos die Brod—Zenicaer Linie unter militärischer Verwaltung bliebe und diese kurze Strecke nicht eine eigene Betriebsleitung vertrüge, wurde die Vereinbarung getroffen, dass auch diese der Landesregierung übergeben werde. Dieselbe bildet sowie die anschliessende Verbindungsbahn das Eigenthum beider Staaten der Monarchie, und die Uebergabe muss mit der Erlaubniss beider Staaten erfolgen.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert:

1. Mit Erlass vom 14. März 1895, Z. 15.271, die mit Erlass vom 21. Februar 1894 dem Bürgermeister der Stadt Losoncz (Comitat Nógrád) Zoltán Török, dem Berthold Deutsch, dem Jakob Kramer und dem Josza Elsöd und Consorten seinerzeit ertheilte Vorconcession für
   a) eine von der Station Losoncz (nächst Fülek) der Hauptlinie Budapest—Hatvan—Losoncz—Ruttka der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Apátfalva, Nagyfalu, Kálnó, Berzencze und die Gemarkung der Gemeinde Zlenc bis Poltár führende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Berzencze der Linie a) abzweigende, bis Szinóbánya führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn;
   c) eine von den Szinóbányaer Eisenfabriks-Etablissements ausgehende normalspurige, eventuell schmalspurige, bis Katalin-Üveghula führende Industriebahn mit Dampfbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 13 ex 1894, Vorconcession Post 1),
   auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 8678, die mit Erlass vom 11. Februar 1894, Z. 1556, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Robert Zselenski ertheilte Vorconcession für eine von der Station Arad der Linien Budapest—Arad—Tövis und Arad—Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der Linien Szeged—Arad und Arad—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, eventuell von der Station Uj-Arad (Neu-Arad) der Linie Arad—Uj-Arad—Temesvár abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Zádorlak, sodann über Fönlak und die Gemarkung der Gemeinde Nemet-Szent-Péter und Székeskut und weiterhin über Nagyfalu in der Station Perjámos mit der Linie Valkány—Perjámos—Varjas des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894, Vorconcession Post 1, a), b)], auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Dem Abauj-Tornaer Comitatsmunicipium für
   a) eine von der Station Szikszó (zwischen Miskolcz und Kassa [Kaschau]) der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Szikszó—Kassa der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Alsó-Vadász, Járosd, Homorogd, Kupa, Felsö-Vadász, Orosz-Gadra, Gagy-Bátor, Rakacza-Szend, Rakacza-Szászfa, Krasznijk-Vajda, Büttös und die Gemarkung der Gemeinde Buzita in der Station Szepsi mit der Linie Kassa—Szepsi—Torna der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende;
   b) eine von der zukünftigen Station Rakacza-Szend, eventuell Rakacza der Linie a) abzweigende und diese über Viszló, Szent-Jakab, Hidvég-Ardó und die Gemarkung der Gemeinde Torna-Vendegi in der Endstation Torna mit der Linie Kassa—Torna verbindende
   normalspurige Localbahn [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1894, Vorconcession Post 2, a) b)], auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe vom II. Bezirk Budapests auf den Svábhegy (Schwabenberg). (Baukosten.) Die Kosten der vom Consortium Mösmer und Wessely projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe aus dem Bereiche der donaurechtsuferseitigen Bezirke bis zur Höhe „Istenhegy“ des Schwabenberg-Gebietes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2) sind mit Inbegriff der Grundeinlösung und Häuserexpropriation, ausschliesslich des im II. Bezirke (Ofen-Taban) zu erbauenden Central-Stromerzeugungs-Etablissements, mit 795.000 fl. präliminirt. Die neue Strecke geht vom Döbrentey-Platz (nächst der zu erbauenden Schwurplatz-Brücke) aus und führt durch die Christinenstadt (II. Bezirk) mit Berührung des Südbahnhofes und weiterhin über die Höhen des Naphegy, Orbánhegy und Istenhegy bis zu der auf diesem Gipfel des Svábhegy-Gebirgsstockes erbauten Kirche, woselbst nächst der Endstation eine Aussichtswarte erbaut wird.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Eröffnung einer neuen Linie.) Die von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb erbaute Verbindungsbahn, welche die durch die Üllöerstrasse führende Betriebslinie vom „Ludoviceum“ aus über die Orczystrasse mit Berührung des Volksgartens und der Beamtenhäuser-Colonie mit der Betriebslinie Kerepeserstrasse—Köbánya (Steinbruch) verbindet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 2 und Nr. 14), wurde am 1. April dem Verkehr übergeben.

Ausland.

Preussen. (Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen.) Nach diesem im „D. R.-A.“ publicirten Gesetze vom 8. April wird die Staatsregierung ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Baue einer Eisenbahn:

1.	von Angerburg nach Goldap die Summe von	3,740.000 Mk.
2.	von Jablonowo nach Riesenburg mit Abzweigung nach Marienwerder die Summe von	5,960.000 „
3.	von Rheda nach Putzig die Summe von . .	1,070.000 „
4.	von Ströbel nach Schweidnitz die Summe von	1,853.000 „
5.	von Bolkenhain nach Merzdorf die Summe von	2,000.000 „
6.	von Oberrottenbach nach Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee die Summe von . .	2,985.000 „
7.	von Gandersheim über Bodenburg einerseits nach Elze, andererseits nach Düngen die Summe von	5,320.000 „
8.	von Bremervörde nach Buchholz die Summe von	4,585.000 „
9.	von Brilon nach Geseke die Summe von . .	5,170.000 „
10.	von Trompet nach Kleve die Summe von . .	4,030.000 „
	b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von	8,550.000 „
	zusammen . . .	45,263.000 Mk.

II. zur Deckung der Mehrkosten:

1.	für den Bau einer Eisenbahn von Triptis nach Blankenstein die Summe von	750.000 Mk.
2.	für Anlage von Strassen und Erwerb von Grund und Boden behufs Verwerthung der in Folge Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf freigewordenen Grundstücke die Summe von	420.000 „
	zusammen . . .	1,170.000 Mk.

III. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von . . . . 5,000.000 „

insgesammt . . . 51,433.000 Mk.

zu verwenden.

Frankreich. (Aenderung der Frachtbriefsteuer.) Nach Artikel 10 des Gesetzes vom 13. Mai 1863 muss für jede auf den Eisenbahnen verkehrende Sendung ein Annahme- und Ablieferungsschein (récépissé) ausgefertigt werden, der ursprünglich einer Stempelgebühr von 10 Cts. unterlag; diese Steuer wurde durch Gesetz vom 23. August 1871 auf 25 Cts., durch Gesetz vom 28. Februar 1872 auf 35 Cts. und durch Gesetz vom 30. März 1872 wenigstens für die Frachtgutsendungen auf 70 Cts. erhöht. Nur für die sogenannten Postpackete, deren Gewicht 5 kg nicht überschreitet, wurde durch verschiedene Gesetze von 1881 und 1892 eine ermässigte Steuer von 10 Cts. eingeführt und diese durch Gesetz vom 28. April 1893 auf die Sendungen der Strassenbahnen ausgedehnt.

Die gleichmässige Steuer von 70 Cts. für Frachtgutsendungen wurde verschiedentlich angegriffen, weil sie um so drückender wirkt, je geringer die eigentliche Fracht ist; schon 1886, sowie 1887/88 wurde in der Presse und Kammer eine abgestufte Steuer gefordert. Durch Finanzgesetz vom 17. Juli 1889 wurde auch eine solche Steuer geschaffen, aber, da sie einen Einnahmeausfall von 3 Millionen Francs jährlich ergab, durch Finanzgesetz vom 27. December 1889 wieder abgeschafft. Die Regierung hatte gleichzeitig eine den Interessen des Staatsschatzes mehr entsprechende Abstufung vorgeschlagen, aber nachdem der Regierungsentwurf im Ausschuss mehrfach abgeändert war, wurde er von der Kammer ganz abgelehnt und die Regierung aufgefordert, Hilfsquellen zu suchen, um die Frachtgutsteuer gänzlich aufheben zu können. Bisher hat aber kein Finanzminister eine neue Steuerquelle zur Deckung des 19 Millionen Francs ergebenden jährlichen Ertrages der Frachtgutsteuer zu entdecken gewusst. Der jetzige Finanzminister hat daher von neuem einen Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer abgestuften Steuer, ausgearbeitet und am 15. Februar d. J. der Kammer vorgelegt. Dieser Entwurf, der abweichend von den früheren neben der Eisenbahn auch die Binnen- und Seeschiffahrt umfasst, bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Stempelgebühr für Annahme- oder Ablieferungsscheine, Frachtbriefe oder andere an deren Stelle tretende Papiere, die für eine von den Eisenbahn- oder Strassenbahn-Gesellschaften als Eil- oder Frachtgut zu befördernde Sendung ausgestellt sind, wird einschliesslich des Quittungsstempels auf 25 Cts. für Sendungen bis einschliesslich 2 Frcs. Fracht, auf 50 Cts. für Sendungen von 2 bis 5 Francs Fracht, auf 75 Cts. für Sendungen von 5 bis 20 Frcs. Fracht, auf 1 Frcs. für Sendungen von 20 bis 50 Frcs. Fracht und auf 1·25 Frcs. für Sendungen von mehr als 50 Frcs. Fracht festgesetzt. Die Gebühr ist keinen Zuschlägen unterworfen und wird nach der reinen Eisenbahnfracht ohne Hinzufügung des Bestätterungsgeldes berechnet.

Art. 2. In den durch Art. 2 des Gesetzes vom 30. März 1872 vorgesehenen Fällen, betreffend die Sammelladung der mit der Eisenbahn beförderten Frachtstücke, wird die Stempelgebühr der für die Sammelladung ausgestellten Annahmescheine nach dem in Art. 1 angegebenen Frachtsatz festgesetzt und ausserdem für jeden besonderen Ablieferungsschein gleichmässig eine Stempelgebühr von 50 Cts. erhoben. Diese Gebühren unterliegen keinen Zuschlägen.

Art. 3 Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Art. 1 und 2 wird mit einer Geldstrafe von 50 Frcs. und im Rückfalle innerhalb eines Jahres mit einer Geldstrafe von 100 Frcs. geahndet. Die entdeckenden Beamten haben Anspruch auf den vierten Theil der Geldstrafe.

Art. 4—13 betreffen die Fluss- und Seeschiffahrt.

Art. 14. Eine Regierungsverordnung hat die Ausführungsmassnahmen festzusetzen; sie hat besonders die Form und Anwendungsbedingungen der beweglichen Stempel, deren Schaffung erforderlich werden kann, zu bestimmen. Auf diese Stempel sind die Bestimmungen des Art. 21 des Gesetzes vom 11. Juni 1859 anwendbar. Zuwiderhandlungen gegen die Ausführungsverordnung werden wie solche gegen das Gesetz geahndet.

Art. 15. Die Bestimmungen der früheren Gesetze und Verordnungen, soweit sie dem gegenwärtigen Gesetz nebst Ausführungsverordnung zuwiderlaufen, werden aufgehoben.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 17. März nach 17tägiger Fahrt mit 76 Passagieren und 2587 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 253.750 kg Teelseed, 1,231.875 kg Baumwolle (wovon 362.600 kg für Venedig), 58.566 kg Mirabolamen (wovon 20.300 kg für Venedig), 507 kg Hörner, 153.777 kg Leinsamen (wovon 50.450 kg für Venedig), 96.425 kg Ricinussamen für Venedig, 408.690 kg Gingellysamen, 2792 kg Rübsamen, 1015 kg Gummi, 507 kg Möbel, 507 kg Effecten, 197.754 kg Kaffee (wovon 1150 kg für Venedig), 10.150 kg Cocosnussöl, 120 kg Thee, 2130 kg Därme, 5380 kg Häute, 32.987 kg Ingwer; aus Aden 9947 kg Weihrauch, 305 kg Wachs, 16.443 kg Kaffee, 17.762 kg Perlmutter, 7300 kg Gummi, 3959 kg Häute; aus Suez 1206 kg Sennesblätter, 15.300 kg Gummi, 2540 kg Perlmutter; aus Port-Said 14.505 kg Indigo, 4000 kg Häute, 33.314 kg Kaffee und 260 kg Därme. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,386.315 Gulden öst. Währ.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten in Hamburg im Jahre 1894.) Im Hamburgischen Staatsgebiete wurden im Jahre 1894 auf Elbestrombauten Mk. 1,563.012·29 verwendet. Hievon entfallen auf neue Strom- und Uferwerke in Hamburg Mk. 35.782·78, in Cuxhaven Mk. 86.716·73; auf Unterhaltung der alten Werke und Anlagen in Hamburg Mk. 231.858·06, in Cuxhaven Mk. 26.121·05 Mk.; auf Pflanzungen und Besteckungen in

Hamburg Mk. 1576·55; auf Räumungen im Fahrwasser Mark 933.285·25; auf die Bezeichnung des Fahrwassers Mk. 247.671·87. — Im Jahre 1893 wurden für dieselben Zwecke Mk. 1,774.674·24 verwendet.

Verschiedene Mittheilungen.

Frachtzugeständnisse für Leichentransporte an die anatomischen Institute der österreichischen Universitäten. Nachdem das k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht es als besonders wünschenswerth bezeichnet hat, dass Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen wenigstens im Principe die Geneigtheit ausgesprochen werde, für die Leichentransporte zu wissenschaftlichen Zwecken nach Massgabe der im Einzelnen durchzuführenden Verhandlungen eine Herabsetzung der Tarife, sowie eine rasche Beförderung zuzugestehen, haben sich die österreichischen Bahnverwaltungen bereit erklärt, wegen Frachtzugeständnissen für Leichentransporte an die anatomischen Institute der österr. Universitäten mit den letzteren über deren Eingaben in Verhandlung zu treten und, im Falle Vereinbarungen für bestimmte Bezugsorte zu Stande kommen sollten, für die rasche Beförderung Vorsorge zu treffen. [Z. 22.721.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 12. April die Gesellschaftsfirma „Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz" mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 9. September 1894, Nr. 206 R.-G.-Bl., und der mit dem Erlasse des h. k. k. Ministeriums des Innern vom 4. Jänner 1895, Z. 33.794, genehmigten Statuten, sowie des Constituirungsactes vom 16. Februar 1895 errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Localbahn von Mährisch-Budwitz nach Jamnitz.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer (9. September 1984) für die obgenannte Localbahn, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen soll.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 160.000 fl., zerlegt in 1600 Stück auf den Inhaber lautende Actien zu je 100 fl., festgesetzt.

Die Actien sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

Derselbe besteht aus mindestens fünf und höchstens sieben Mitgliedern. Dem k. k. Handelsministerium steht das Recht zu, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Die anderen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt, und zwar stets auf die Functionsdauer von drei Jahren.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsraths-Mitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer ist, soferne etwa in Folge dessen die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes unter die statutenmässige Minimalzahl gesunken wäre, diese Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre zu besetzen.

Ueberdies ist der Verwaltungsrath berechtigt, sich im Wege der Cooptirung bis zur statutenmässigen Maximalzahl zu ergänzen.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 16. Februar 1895 wurden zu Verwaltungsraths-Mitgliedern gewählt:

Seine Excellenz Alexander Markgraf von Pallavicini, k. und k. Geheimrath in Wien,

Alfred Freiherr Wražda von Kunwald, Herrschaftsbesitzer in Pullitz,

Dr. Friedrich Heidler, k. k. Notar in Jamnitz,

Josef Augusta, Bürgermeister in Jamnitz, und

Johann Wopelka, Braumeister in Jamnitz.

7. Die Firma wird in der Weise collectiv gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: Localbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz, entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

8. Die Kundmachungen erfolgen durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 20. April herausgegebene LVI. Stück enthält unter

Nr. 910: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. April 1895, Z. 4154, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Böhmen und Galizien nach Salzburg.

Nr. 911: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. April 1895, Z. 5962, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren vom Viehmarkte in Budapest in die Bukowina.

Nr. 912: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. April 1895, Z. 53.225, betreffend die Aufhebung der Beschränkung rücksichtlich der Viehabfuhr vom Prager Viehmarkte.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 22. April herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 913: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. April 1895, Z. 52.210, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Vöcklabruck in Oberösterreich nach Böhmen.

Nr. 914: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 11. April 1895, Z. 12.767, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schweinen aus den kgl. preussischen Regierungsbezirken Oppeln, Breslau und Liegnitz nach, bezw. durch Mähren.

— (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 23. April herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 915: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 13. April 1895, Z 31.661, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Botusani in Rumänien nach Galizien.

Nr. 916: Bekanntmachung des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 4. April 1895, Z. 6367, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien nach Bayern.

Nr. 917: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 4. April 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien nach Württemberg.

Literatur.

„Oesterreichische Monatsschrift für den öffentlichen Baudienst." Das k. k. Ministerium des Innern in Wien gibt vom Jänner 1895 angefangen ein amtliches technisches Fachblatt unter dem Titel „Oesterreichische Monatsschrift für den öffentlichen Baudienst" (amtliches Organ des k. k. Ministeriums des Innern) heraus, welches neben den officiellen Verlautbarungen über Verordnungen, Gesetze, Normalien u. s. w. aus dem Gebiete des gesammten öffentlichen Bauwesens auch technische Artikel, Bau- und Projectsbeschreibungen, Baufortschrittsberichte, Literaturberichte u. s. w. aus dem Hoch-, Strassen-, Wasser-, Brücken-, Maschinen- und Eisenbahnbau, ferner aus der Elektrotechnik, der Bauhygiene u. s. w. enthält.

Das genannte Blatt erscheint vom Jänner 1895 angefangen in Monatsheften, von denen jedes aus vier bis fünf Bogen Grossquart mit mehreren Tafeln und zahlreichen Textillustrationen besteht.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. März allergnädigst zu gestatten geruht, dass der General-Director der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Josef Ritter von Peichl in Triest den kaiserlich ottomanischen Medschidje-Orden zweiter Classe; der Director der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ludwig Ritter Ullmann von Ereny in Wien das Grossofficierskreuz des königlich rumänischen Kronen-Ordens; der commercielle Director der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Josef Janni in Triest den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden dritter Classe; der Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Johann Edler von Janda in Mährisch-Ostrau das Ritterkreuz des grossherzoglich Luxemburg'schen Ordens der Eichenkrone; der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Eugen Radeglia in Triest das Ritterkreuz erster Classe des herzoglich Sachsen-Ernestinischen Haus-Ordens annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der in Nr. 32 dieses Blattes vom 14. März 1895 unter Nummer [143] auf Seite 503 enthaltenen Kundmachung, betreffend „Einführung eines Gütertarifes, gemeinschaftliches Heft II D und eines Gütertarifes Theil III, Heft Nr. 4 nebst Anhang“ soll es unter b) statt: Theil II, Tarifheft Nr. 4, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., richtig heissen: **Theil III**, Tarifheft Nr. 4, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.

Wien, am 21. April 1895. [287]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In der in Nr. 46 dieses Blattes vom 20. April 1895 enthaltenen Kundmachung, Coursdifferenzen betreffend, hat Pos. 15 „Ausnahmetarif für Bier etc. vom 1. März 1892“ zu entfallen.

Wien, am 23. April 1895. [288]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits, Theil I. Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II.

Einführung neuer Tarife.

Am 1. Juni 1895 tritt für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits und Deutschland andererseits ein neuer Tarif-Theil I, Abtheilung B, in Kraft, enthaltend: Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, besondere Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände und die Güterclassification. Durch denselben werden die bisher nicht aufgehobenen Abschnitte des Theiles I für den Eingangs bezeichneten Güterverkehr vom 1. April 1890 nebst Nachträgen I und II ausser Kraft gesetzt.

Nach der neuen, für eine Anzahl wichtiger deutscher Ausfuhrartikel wesentliche Tarifherabsetzungen enthaltenden Güterclassification werden die Frachtgüter hinsichtlich der Berechnung der Frachtgebühren in zwei Stückgutclassen und drei Wagenladungsclassen eingetheilt, von denen die Classe A im Allgemeinen den bisherigen Wagenladungsclassen A^1, B, C^1, C^2 und den Specialtarifen A^2 und I, die neue Classe B dem bisherigen Specialtarif II, die neue Classe C dem bisherigen Specialtarif III entspricht.

Gleichzeitig mit Einführung dieses Tarif-Theiles I tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Rumänischen Staatsbahnen andererseits ein neuer Verbandstarif Theil II, Heft 1 und 2, in Geltung. Derselbe enthält im Heft 1 Frachtsätze in Frankenwährung für den allgemeinen Tarif (Eilgut, 2 Stückgutclassen, Wagenladungsclassen A, B, C), sowie Ausnahmetarife für die wichtigeren deutschen Ausfuhrartikel und für die rumänischen Importartikel: Felle, Häute, Schweinefette, Eier, todtes Geflügel, Schafwolle, Leimleder, Petroleum, Benzin, Knochen und Nüsse; in Heft 2: Frachtsätze in Frankenwährung für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Oelsaaten, Kleie und Oelkuchen.

Durch diese Tarifhefte werden die seit 1. Jänner 1886 bestehenden Tarifhefte 1, 2 und 3 der Theile II und III und das die Getreidetarife — mit Ausschluss der Linie Suczawa—Roman — enthaltende Tarifheft 4 des Theiles II vom 1. April 1893 nebst allen zu denselben erschienenen Nachträgen ausser Geltung gesetzt.

Der neue Tarif enthält gegenüber den bisherigen Frachtsätzen zum Theil, insbesondere in der Eilgutclasse, den beiden Stückgutclassen und den Stückguttarifen für Eisen und Stahl, Eisenwaaren, Baumwollwaaren, Garne erhöhte Frachtsätze, in den übrigen Wagenladungsclassen und Ausnahmetarifen aber zum Theil ansehnliche Frachtverbilligungen.

Exemplare der vorbezeichneten Drucksachen sind durch die betheiligten Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 22. April 1895. [289]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Eröffnung der Strecke Smiřic B. C. B.— Smiřic S. N. D. V. B.

Am 1. Mai 1895 findet die Eröffnung der Strecke Smiřic B. C. B.—Smiřic S. N. D. V. B. für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für den Uebergang von Eil- und Frachtgütern statt.

Eine Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in der Station Smiřic S. N. D. V. B. nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, sowie eine Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in den Stationen der Böhmischen Commercialbahnen nach der Station Smiřic S. N. D. V. B. findet nicht statt.

Die Fahrordnung der gemischten Züge ist in dem allgemeinen, ab 1. Mai 1895 ins Leben tretenden Fahrplane enthalten.

Wien, im April 1895. [290]

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I vom 1. April 1894. (Tarifirung von Emballagen-Bandeisen.) Laut der Güterclassification zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, sind unter dem nach Specialtarif III tarifirenden alten abgängigen Eisen und Stahl nur solche Stücke zu verstehen, welche zu dem Zwecke, für den sie ursprünglich und eigentlich hergestellt wurden, nicht mehr brauchbar sind, sondern im Grossen und Ganzen nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweissen (Packetiren) verwendet werden können.

Baumwollspinnereien pflegen die Bandeisen, womit die importirten Baumwollballen verschnürt und verpackt gewesen sind, theils an Walz- und Hüttenwerke zum Einschmelzen, theils an Händler zu versenden, welche dieselben, so weit möglich, wieder herrichten und insbesondere als Weinfassreifen wieder veräussern, so dass sich aus diesem Artikel sortirter Baumwoll-

Bandeisen eine eigene Industrie herausgebildet hat. In letzterem Falle erscheint daher die Declaration Alteisen, Eisenabfälle etc., sowie die Anwendung des Specialtarifes III nicht zulässig, und sind solche alte Bandeisen nach Specialtarif II zu tarifiren. Diese Verfügung ist auch für den inneren Bayerischen Güterverkehr getroffen worden.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarif für den inneren Verkehr, Heft A, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden vom 1. Juli 1894.) Nachstehende Bestimmungen des neuen vom 1. April giltigen Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäckstarifes finden auch für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung:

Zusatzbestimmung B (Personen-, Kranken- und Gepäckswagen) zu § 10 der Verkehrsordnung.

Zusatz zu Ziffer 2: „Soweit auf einzelnen Strecken Fahrkarten für die I. Wagenclasse nicht ausgegeben werden, treten an Stelle je einer Fahrkarte I. Classe zwei Fahrkarten III. Classe.“

Zusatz zu Ziffer 6 (1): „Soweit auf einzelnen Strecken Fahrkarten für die I. Wagenclasse nicht ausgegeben werden, treten an Stelle je einer Fahrkarte I, Classe zwei Fahrkarten III. Classe.“

Zusatzbestimmung 2 zu § 32 der Verkehrsordnung erhält nachstehende Fassung:

„Für Fahrräder, welche zur Beförderung als Reisegepäck zur Auflieferung gelangen, werden zum Zwecke der Frachtberechnung als Normalgewichte angenommen:

für Zweiräder, und zwar einsitzige 20 kg,
zweisitzige 30 kg,
für Dreiräder, und zwar einsitzige 40 kg,
zweisitzige 50 kg.

Wird indessen Verwiegung ausdrücklich verlangt und kann dieselbe mittelst der Stationswage erfolgen, so wird das hiebei ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.“

Hienach ist Heft A der Verkehrsordnung vom 1. Juli 1894 richtig zu stellen.

— (Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehr.) Für Düngemittelsendungen, welche nach dem vorbezeichneten Nothstandstarif vom 1. April abgefertigt werden, kommt im Verkehre mit den kgl. Bayerischen Local- und Vicinalbahnstationen der Zuschlag, soweit derselbe in den einschlägigen Frachtsätzen überhaupt noch enthalten ist, in Wegfall.

— (Nothstandstarif für Düngemittel.) Vom 1. April 1895 bis 1. Mai 1897 wird für die unter den Nothstandstarif fallenden Düngemittel bei Transporten nach Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen der besondere Zuschlag von 6 Pfg. für 100 kg allgemein aufgelassen.

In Folge dessen finden ab 1. April für die erwähnten Düngemittel des Specialtarifes III, des Ausnahmetarifes Nr. 6 a und b, bezw. des Specialtarifes III für Ausnahmetarif Nr. 6 c und des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Düngekalk (abgelöschter Kalkstaub) im Verkehre nach Vicinal- und Localbahnstationen die Frachtsätze der Tabelle

a) Allgemeiner Tarif nach Kilometern

auf Seite 280—303 des Heftes C vom 1. April 1895 Anwendung.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftliches Heft. (Nachtrag X.) Mit Giltigkeit vom 1. April ist zum obenbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag X erschienen, welcher enthält:

I. Aenderung des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen.
II. Angabe der Bezirksangehörigkeit der Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Elberfeld vom 1. April 1895 ab.
III. Aenderungen zu den Tarif- und sonstigen Bestimmungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände transit, Theil II vom 15. Juni 1892. (Aenderungen und Ergänzungen.) Mit Giltigkeit vom 1. April sind die nachstehenden Aenderungen und Ergänzungen eingetreten:

1. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl (Seite 17 und 18 des Haupttarifes und Seite 13 des Nachtrages I) gelten nur noch in der Richtung von Deutschland. Auf Seite 17, 18, 32 bis 86 des Haupttarifes, 13, 16 bis 30 des Nachtrages I, 3 bis 29 des Nachtrages II, 4 und 7 des Nachtrages III, 4, 6, 11 und 13 des Nachtrages IV ist entsprechender Vermerk zu machen und die Anmerkung *) am Schlusse der Seiten 6 bis 29 des Nachtrages II zu streichen.

2. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 c und 2 c für die nachverzeichneten Stationen der Abtheilung a (Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen) sind ohne Ersatz aufgehoben und demgemäss zu streichen:

a) auf Seite 32 und 60 des Haupttarifes bei Gassen, Lauchhammer und Vetschau
des früheren Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin;
b) auf Seite 40, 42, 68 und 70 des Haupttarifes bei Leipzig (Berl., Eilenb. und Thür. Bhf.), Mühlhausen in Thür., Plagwitz-Lindenau Preuss. St.B., Saalfeld (Thür.), Schmalkalden, Suhl, Unterwellenborn und Zella St. Blasii
des früheren Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt;
c) auf Seite 42 und 70 des Haupttarifes bei Bebra, Hettstedt, Nordhausen und Sangerhausen
des früheren Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a.M.;
d) auf Seite 42, 44, 70 und 72 des Haupttarifes bei Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg H und Soltau
des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover;
e) auf Seite 54 und 82 des Haupttarifes und Seite 4 des Nachtrages III bei Cöthen, Halle a. S. und Leipzig (Magdeburger Bahnhof)
des früheren Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg;
f) auf Seite 54, 56, 58, 82, 84 und 86 des Haupttarifes bei Altchemnitz, Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bhf.), Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.). Freiberg in Sachsen, Grossenhain B.D., Grossenhain C.G., Hainsberg, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Meissen, Plagwitz-Lindenau (Sächs. St.B.), Riesa, Riesa-Elbkai und Zwickau i. S.
der Sächsischen Staatseisenbahnen;
g) auf Seite 58 und 86 des Haupttarifes bei Eisenach, Liebenstein-Schweina, Meiningen, Salzungen, Sonneberg und Wernshausen
der Werrabahn.

3. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 c und 2 c der Abtheilung a (Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen) bei den nachaufgeführten Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Magdeburg sind wie folgt abzuändern:

Seite 54 des Haupttarifes:

		Passau Donaulände transit Ausn.-Tar. 1 c	2 c		Ausn.-Tar. 1 c	2 c
Braunschweig Hauptbhf.	von	1·85	1·46	in	1·92	1·52
Braunschweig Ostbh.	„	1·85	1·47	„	1·92	1·52
Buckau	„	1·63	1·29	„	2·39	1·90
Magdeburg	„	1·63	1·29	„	2·39	1·90
Neustadt-Magdeburg	„	1·63	1·29	„	2·39	1·90
Sudenburg	„	1·63	1·29	„	2·39	1·90

Seite 82 des Haupttarifes:

		Regensburg Donaulände transit Ausn.-Tar. 1 c	2 c		Ausn.-Tar. 1 c	2 c
Braunschweig Hauptbhf.	von	1·61	1·30	in	1·68	1·35
Braunschweig Ostbhf.	„	1·62	1·30	„	1·68	1·35
Buckau	„	1·39	1·12	„	2·15	1·73
Magdeburg	„	1·39	1·12	„	2·15	1·73
Neustadt-Magdeburg	„	1·39	1·12	„	2·15	1·73
Sudenburg	„	1·39	1·12	„	2·15	1·73

Bayerisch-Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr, Tarif vom 1. September 1890. (Neue Fahrpreise Lindau—Davos Platz.) Seit 15. April werden nachstehende Fahrkarten aufgelegt:

Von Lindau nach	über	Einfache Fahrt, Personenzug III.	Rückfahrt, Personenzug II.	Rückfahrt, Personenzug III.
		Mark		
Davos Platz	wie im Haupttarif	—	21·60	12·10
Von München Centralbhf. nach				
Davos Platz	„	15·30	—	—

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
729	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art (mit Ausnahme von sperrigen Gütern)	Treffen	Laibach transit, oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Kreuzer a) 36 b) 31	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen
				Treffen	Triest S. Andrea, oder umgekehrt					a) 107 b) 93				
				Treffen	Triest Freihafen und S.B., oder umgekehrt					a) 105 b) 93				
			Güter der Wagenladungsclasse A	Treffen	Triest S. Andrea, oder umgekehrt	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				75 kr.				
				Treffen	Triest Freihafen und S.B., oder umgekehrt									
730	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Feuerfeste Steine der Pos. C 8, bezw. Z 1 des Tarif-Theiles I	Třemoschna	Klein-Schwechat	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	57	55	2	Im Kartirungswege		
			Chamottesteine und Chamottemörtel der Pos. C 8 des Tarif-Theiles I	Zliv					44	41	3			
731	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Soda der Pos. S 48 der Güter-classification des Tarif-Theiles I	Ebensee	Eger k. k. St.B.	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	84 kr.	73 kr.	11 kr.	Im Kartirungswege		
732	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Die Coursdifferenzen, welche in den nachfolgend angeführten Publicationen beziffert sind, werden mit Giltigkeit vom 1. Mai 1895 nur in einfachem Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen:											

Fortlauf. Nr.	1647	1874	2326	2358	2578	161	325	403	505
Nummer dieses Blattes	112 vom 2. Oct. 1894	123 vom 27. Oct. 1894	143 vom 13. Dec. 1894	144 vom 15. Dec. 1894	146 vom 20. Dec. 1894	7 v. 15. Jänner 1895	19 vom 12. Feb. 1895	25 vom 26. Feb. 1895	33 vom 16. März 1895

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
733	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Brünn K.F.N.B.	Standing	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	57·7 kr.	36·5 kr.	21·2 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	S t a n d i n g	Brünn K.F.N.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			41·4 kr.	36·5 kr.	4·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
734	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Frättingsdorf	Marchegg loco und transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	26 kr.	22 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
735	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Györ Budapest-Ferenczváros — nyugoti palyaudvar — Józsefváros Szabadka	a) Wien (St.E.G.) transit b) Klein-Schwechat transit	Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifes V des Localtarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg pro Wagen a) 196 a) 128 b) 202 b) 134	a) 60 b) 66 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die in den Verordgs.-Blättern Nr. 5 vom 10. Jänner 1895 sub Pos. 109 und Nr. 37 vom 28. März 1895 sub Pos. 558 enthaltenen Publicationen aufgehoben, bezw. ersetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	hei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
736	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlämmt oder gemahlen	Schwarzbach-Stuben, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Givet Paris Revigny Stationen der Französischen Osthahn	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne Givet: a) 57·50 (0·40*) b) 38·85 (0·30*) Paris: a) 59·20 (0·40*) h) 40·80 (0·30*) Revigny: a) 54·40 (0·40*) b) 36·00 (0·30*)		Im Kartirungswege		*) Coursdifferenzen, welche von den Frachtsätzen bis auf Weiteres in einfachem Betrage abgezogen werden
737	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Der in der Nummer 39 dieses Blattes vom 2. April d. J. sub fortl. Nr. 604 für Schienen und Oberbau-Kleinmateriale ah Prevali nach Lustenau puhlicirte ermässigte Frachtsatz von 178 Hellern pro 100 kg findet unter denselben Bedingnngen his auf Weiteres, längstens aher his 31. Decemher 1895, auch für gleichartige Sendungen nach Hohenems Anwendung.											
738	Böhmischen Nordbahn	Für die znr Erweiterung einer Fabrik in Steinschönau dienenden Baumaterialien und Fahrikseinrichtungs-Gegenstände gelangt bei Aufgabe derselhen als Frachtgut in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachthrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch his Ende December 1895 die im Ausnahmetarife 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordhahu vorgesehene 50% Ermässigung der vollen Frachtsätze his Böhm.-Kamnitz zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten anch für geringere Entfernungen, insolange der officielle Tarif nicht billiger ist.													

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur

28. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Freitag den 31. Mai 1895,** um 10 Uhr Vormittags, in **Wien** im **Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines,** I., Johannesgasse Nr. 4 stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1894;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1894 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1895.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Actien bis längstens Mittwoch den 1. Mai, Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blankette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt der Tarif-Index pro I. Quartal 1895 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 27. April 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Eisenbahnunternehmung haftet für den Schaden, welcher ihren Bediensteten durch eine im Dienste erlittene körperliche Verletzung entstanden ist, wenn sie nicht den stricten Nachweis führt, dass die Verletzung durch eigenes Verschulden des Bediensteten eingetreten ist.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 17. October 1894, Z. 10 658.)

Der als Verschieber im Dienste der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn gestandene Johann N. stürzte am 24. December 1891 von einem im Gange befindlichen Kohlenwaggon ab und gerieth unter die Räder, wodurch ihm die rechte Hand nebst Vorderarm abgetrennt wurde.

Joh. N. klagte nun gegen die k. k. priv. Böhmische Nordbahn auf Zahlung einer Entschädigung von täglich 1 fl. 10 kr.

Das k. k. Kreisgericht Leitmeritz wies mit Urtheil vom 15. Mai 1894, Z. 4132, diese Klage zurück, und zwar im Wesentlichen mit folgender Begründung: Richtig sei es allerdings, dass Johann N. die Körperverletzung bei Rangirung des Zuges, daher im Verkehre der mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn erlitten habe. Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, müsse aber die Verletzung eines Menschen durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführt sein. Als eine solche könne nicht die Verletzung des Klägers, sondern nur ein Vorkommniss ausserhalb der Person des Beschädigten verstanden werden, irgend ein Abweichen von dem gewöhnlichen regelrechten Gange des Verkehres. Eine solche Ereignung habe der Kläger nicht nachgewiesen, deshalb sei auch die Geklagte nicht in der Lage, gegen die Klage Stellung zu nehmen und den Beweis zu führen, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall, durch die Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten habe, oder durch Verschulden des Beschädigten selbst verursacht wurde.

Ueber Appellation des Klägers änderte das Oberlandesgericht in Prag mit Urtheil vom 10. Juli 1894, Z. 14.920, das erstrichterliche Urtheil dahin ab, dass die geklagte Bahn schuldig erkannt wurde, dem Johann N. auf Lebenszeit eine Entschädigung von täglich 80 kr. zu bezahlen.

In den Gründen wird bemerkt: Nach §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird die Eisenbahnunternehmung von der Ersatzpflicht befreit, wenn sie beweist, dass die Ereignung im Verkehre, wodurch die Körperverletzung herbeigeführt wurde, durch einen unabwendbaren Zufall, eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Die geklagte Eisenbahnunternehmung behauptet blos, dass der Absturz des Johann N. von der Bremse durch sein eigenes Verschulden verursacht wurde, indem Johann N. seinen Bremssitz in der Absicht verliess, um herunterzusteigen und nach der Handlaterne zu greifen, hiebei jedoch ausglitt, herunterstürzte und unter die Räder des noch im Gange befindlichen Waggons gerieth.

Diese Behauptung bei der Bestreitung des Klägers zu erweisen, ist die geklagte Eisenbahnunternehmung jedoch nicht in der Lage.

Wenn die geklagte Eisenbahnunternehmung zur Erweisung des Verschuldens des Klägers sich darauf beruft, dass dieser allein, ohne dass jemand Anderer hiebei eingewirkt habe, auf dem Waggon die Bremse zu bedienen hatte, dass Johann N. nach dem Unglücksfalle, über die Ursache desselben befragt, hierüber nichts anzugeben im Stande war, dass N. erklärte, er könne Niemandem ein Verschulden beimessen, es sei ein unglücklicher Zufall gewesen, wenn die Bahn sich darauf beruft, dass alles in instructionsmässiger Weise vor sich gegangen sei, dass die Schutzgeländer und die Fusstritte der Waggons in Ordnung waren u. s. w., so ergibt sich aus allen diesen Umständen noch nicht mit zuverlässiger Bestimmtheit, dass der in Ausübung seines Dienstes verunglückte Bremser N. dieses Abstürzen, das hiedurch

herbeigeführte Ueberfahrenwerden und die hiebei eingetretene Körperverletzung nur durch eigene Unvorsichtigkeit, durch eigenes Verschulden verursacht hat, wenn erwogen wird, dass N. ein instructionswidriges Benehmen in Abrede stellt, und dass die Eisenbahnunternehmung Thatsachen, welche das Selbstverschulden des N. in sich schliessen, nicht beweisen kann.

Bei nicht nachgewiesenem Verschulden des N. war im Sinne des citirten Gesetzes die Haftpflicht der geklagten Eisenbahnunternehmung auszusprechen.

Der Oberste Gerichtshof bestätigte mit Entscheidung vom 17. October 1894, Z. 10.658, das oberlandesgerichtliche Urtheil im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Der Beweis der von der geklagten Gesellschaft aufgestellten Behauptung, dass N. instructionswidrig die Bremse verlassen habe und beim Herabsteigen gefallen sei, ist nicht gelungen, weil dem angeblichen, dem Ingenieur F. gemachten, von diesem im Protokolle vom 25. December 1891 niedergeschriebenen Geständnisse des Klägers: „dass er wahrscheinlich beim Herabsteigen von der Bremse gefallen ist, während der Waggon noch langsam ging,“ beweiswirkende Kraft nicht beigemessen werden kann, weil der Kläger einige Stunden nach der Amputation seines Armes sich nicht im Zustande voller Besonnenheit befand.

Nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, wird vermuthet, dass die Ereignung, durch welche die körperliche Verletzung des Klägers verursacht worden ist, durch Verschulden der Unternehmung eingetreten sei; es liegt daher nicht dem Kläger ob, diejenige Ereignung, welche die Ursache seines Unfalles gewesen ist, aufzudecken und zu beweisen, vielmehr hat die Geklagte die Verpflichtung, die gesetzliche Vermuthung zu entkräften und das im vorliegenden Falle behauptete Verschulden des Klägers an der erlittenen Beschädigung zu beweisen.

Der aus der behaupteten Ordnungsmässigkeit des Verschiebens und der der genehmigten Type gemäss befundenen Beschaffenheit der Bremsvorrichtung bei dem Kohlenwaggon Nr. 2120 gezogene Schluss, dass der Kläger, dem die Handhabung der Bremse an diesem Waggon oblag, hiebei gegen die Instruction gehandelt haben müsse und dadurch selbst den Unfall verschuldet habe, ist kein ordnungsmässiger Beweis des Selbstverschuldens, schon deshalb nicht, weil nicht die Prämisse über allen Zweifel bewiesen ist, nämlich dass bei der Verschiebung des Zuges Nr. 557 vollkommen instructionsmässig vorgegangen wurde.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses trat am 22. April unter dem Vorsitze des Obmannes Dr. Russ zu einer Sitzung zusammen, in welcher die Debatte über den Etat des Handelsministeriums fortgesetzt wurde.

Zunächst sprach Abg. Klun über die Verstaatlichung der Südbahn. Redner erklärte, er schliesse sich den Ausführungen der Abgeordneten Dr. Ritter von Rainer und Freiherr von Morsey gegen die Verstaatlichung der Südbahn an. Er findet die Argumente gegen die Action in dem zu hohen Preise und in dem obwaltenden Verhältnisse zu Ungarn, dann in dem Umstande, dass nach der Verstaatlichung jedwede Aussicht auf den Bau weiterer Verbindungen Triests mit dem Hinterlande benommen wäre.

Abg. Dr. Russ erklärte, er habe schon vor neunzehn Jahren und seither wiederholt darauf hingewiesen, dass eine vom verkehrspolitischen Standpunkte geleitete Verstaatlichungsaction in allererster Reihe jene Bahnen in Aussicht zu nehmen hätte, welche die Adria mit dem Centrum des Reiches und die beiden grossen mitteleuropäischen Ströme, gleichzeitig die hauptsächlichsten österreichischen Wasserstrassen, die Donau und die Elbe, direct mit einander verbinden. Es war also die Nordwestbahn wie die Südbahn von diesem Gesichtspunkte vorzüglich ins Auge zu fassen. Bei der Grösse dieser Gesichtspunkte könne es auf einzelne Details, auf unerfüllte Wünsche oder getäuschte Hoffnungen nicht immer ankommen. Indem die Südbahn den Verkehr der Alpenländer südlich der Donau beherrsche und die Verbindung des Centrums des Reiches mit unserem grössten See-Emporium herstellt, habe andererseits die Nordwestbahn den bisher noch von dem Staatseisenbahn-Einflusse freien Osten Böhmens in ihrer Gewalt. Dabei zeige sich auch sofort, dass die gleichzeitige Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft, namentlich seitdem der ungarische Theil in die Hände des ungarischen Staates gelangt ist, durchaus nicht dringlich sei. Er könne sich auf die Details der Verstaatlichung der einen oder der anderen Bahn einfach deshalb nicht einlassen, weil solche nicht authentisch festgestellt worden sind, und weil der Ausschuss nicht berufen sei, hier in eine Polemik mit einzelnen vielleicht richtigen, vielleicht unrichtigen Zeitungsnachrichten einzugehen. Ob in dem einzelnen Falle selbst die wünschenswertheste Verstaatlichung acceptirt werden könne, hänge von dem Uebereinkommen ab, welches die Regierung vorzulegen in der Lage sein werde. Die Wahrscheinlichkeit einer weiteren, wenn auch hie und da unterbrochenen Verkehrssteigerung in Oesterreich überhaupt lasse den Wunsch nach baldiger Verstaatlichung wichtiger Linien in der That nicht ungerechtfertigt erscheinen. Redner möchte, nachdem seit der letzten Sitzung vierzehn Tage vergangen sind, wünschen, dass in die Situation etwas Klarheit käme, namentlich zuerst dadurch, ob das Parlament noch in die Lage versetzt werden solle, in diesem Sessionsabschnitte, also in den nächsten zweieinhalb Monaten, sich mit der Verstaatlichungsfrage zu befassen. Es wäre ihm auch wünschenswerth, wenn der Herr Handelsminister sich darüber äussern wollte, inwieweit die Meinung von der derzeitigen Auslösung der Staatseisenbahn-Gesellschaft aus der Verstaatlichungsaction von ihm getheilt werde.

Handelsminister Graf Wurmbrand: In Bezug auf die Bemerkungen, welche über die Verstaatlichung der Südbahn vom ersten Herrn Redner gemacht worden sind, möchte ich wiederholen, was ich schon mehrfach von der Eisenbahnpolitik der Regierung gesagt habe. Die Eisenbahnpolitik der Regierung muss eine weitausgreifende sein und muss das ganze Problem des Eisenbahnwesens in der Richtung einer einheitlichen Tarifpolitik und der allmäligen Steigerung des Verkehres und seiner Einnahmen ins Auge fassen. Oesterreich ist in die Verstaatlichungspolitik eingetreten in Folge von Zwangsverhältnissen, insbesondere bei garantirten Bahnen, welch' letztere nicht nur für die Verzinsung nicht aufkommen konnten, sondern mehrfach sogar mit ihren Betriebskosten im Rückstande geblieben sind. Die Verstaatlichung ist dann weiter vorgeschritten und hat ein sehr lückenhaftes Netz ergeben, welches durchaus nicht geeignet ist, eine gleichartige, für die gesammten Interessen der Industrie ausreichende Tarifpolitik zu ermöglichen. Mit der Tarifpolitik ist jederzeit die Handelspolitik in unmittelbarem Zusammenhange. Wir verstaatlichen Bahnen, damit wir eine ausreichende Handelspolitik treiben können. Von diesem Gesichtspunkte aus ist es selbstverständlich, dass der Staat trachten muss, wenn die Verhältnisse es gestatten, das Südbahnnetz zu erwerben, um die Hafenstadt mit der Residenz zu verbinden und wichtige Verkehrslinien nach dem Westen zu gewinnen. Dasselbe gilt für andere Hauptbahnen, wenn der Staat dieselben zum Vortheile der Staatsbahnverwaltung erwerben kann. Diese Vortheile müssen bei den einzelnen Bahnen nicht allein in dem unmittelbaren Gewinne der einzelnen Bahnen gerechnet werden, sondern im Zusammenhange mit der ganzen Organisation der Verwaltung und der einheitlichen Tarifpolitik des Staates. Auf diesem Standpunkte steht die Regierung und glaubt damit eine Politik zu verfolgen, welche seit einer Reihe von Jahren vom hohen Hause als richtig anerkannt wurde.

Die Momente für das Studium der Einlösungsfrage sind mindestens dann gegeben, wenn concessionsmässig die Einlösung der Bahnen möglich geworden ist.

Auf einzelne Auslassungen bezüglich der Südbahn möchte ich mich nicht einlassen, sondern nur auf gewisse auffallende Momente hinweisen, welche in einer Rede zu Tage getreten und charakteristisch für die Beurtheilung der grossen Action sind. Es sind immer wieder ganz provinzielle Momente hervorgehoben und

Gesichtspunkte entwickelt worden, welche, wie das strategische, vielleicht besser von anderen Factoren zu beurtheilen wären. Ein Widerspruch liegt auch darin, wenn man Laibach als Knotenpunkt des Eisenbahnverkehres nimmt und die Südbahn dabei nicht verstaatlichen will.

Die Regierung kann für die grosse Action der Gesammt-Eisenbahnpolitik provinzielle Rücksichten nicht in Rechnung ziehen, und ein Grund, warum das Eisenbahnnetz in Oesterreich nicht immer nach den Bedürfnissen des besten Verkehres und der kürzesten Linie ausgebaut wurde, liegt meines Erachtens gerade darin, weil man auf provinzielle Rücksichten vielleicht zu viel Bedacht genommen hat. Den provinziellen Wünschen nach Möglichkeit gerecht zu werden, habe ich mein Augenmerk der Förderung des Localbahnwesens zugewendet, und der Erfolg zeigt, dass auch auf dieser Grundlage viel erreicht werden kann. Mit den grossen Zielen einer Eisenbahnpolitik, welche die Hauptadern betrifft, hat dies jedoch nichts zu thun.

Diese Hauptbahnen müssen von grossen Gesichtspunkten aus erwogen werden, und haben die Localbahnen für die alten Bahnen ein Saugademetz zu bilden. Die Errichtung einer eventuellen zweiten Linie nach Triest, dessen handelspolitischen Interessen mir pflichtgemäss und auch nach meiner persönlichen Empfindung ausserordentlich nahe liegen, ist ausschliesslich von diesem grossen Standpunkte zu erwägen, und dürfen meines Erachtens provinzielle Interessen dabei nicht ins Spiel kommen.

Die vorgebrachten Gesichtspunkte bezüglich der Verhandlungen mit der ungarischen Regierung sind zum grössten Theile vollständig unrichtig, und kann ich dies dem Vorredner nicht übelnehmen, da er in den Geist der Verhandlungen nicht eindringen konnte.

Es kann nicht Sache der Regierung sein, alle Gerüchte zu dementiren. Ich kann nur darauf hinweisen, dass von einer Bewilligung der österreichischen Regierung zur Errichtung einer ungarischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nie die Rede war und auch nicht sein konnte. Wir sind nicht in dem staatsrechtlichen Verhältnisse zu Ungarn, dass eine Regierung der anderen die Errichtung einer Schiffahrts-Gesellschaft oder den Bau einer Eisenbahnlinie bewilligen oder verbieten kann. Wohl aber ist es gelungen, zwischen der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der neuerrichteten ungarischen Schiffahrts-Unternehmung ein Einvernehmen zu erzielen, welches einen schädlichen Concurrenzkampf auf der Donau zu vermeiden geeignet ist.

Ich habe gehofft, dass die wichtige Frage der Möglichkeit der Verstaatlichung der Südbahn in letzter Zeit ihrer Verwirklichung nähergerückt werde; ich kann aber nur zu meinem Bedauern mittheilen, dass die letzte Conferenz mit der ungarischen Regierung dieses Näherrücken nicht zur Folge hatte, sondern dass die jetzige ungarische Regierung das Bedürfniss gefühlt hat, sich über einige principielle Fragen der Verstaatlichung der Südbahn zu orientiren, was naturgemäss zur Folge hat, dass die Generalversammlung der Südbahn nicht in der Lage sein wird, sich über Präpositionen auszusprechen, und dass somit für die Regierung heute schon die Unmöglichkeit eingetreten ist, im Laufe dieses Sessionsabschnittes dem hohen Hause eine Vorlage machen zu können. Nachdem die Regierung aber an dem Gesammtgedanken ihrer Eisenbahnpolitik festhält und mit der eventuellen Verstaatlichung eine Reihe von eisenbahnpolitischen Massregeln in Verbindung stehen, wie die Organisation der Staatsbahnverwaltung und die Ausgleichung der Tarife, und nachdem andererseits das Abgeordnetenhaus mit Arbeiten in diesem Sessionsabschnitte so überhäuft ist, dass eine Beschlussfassung über so wichtige Vorlagen in diesem Sessionsabschnitte kaum zu erwarten ist, wird die Regierung bei Festhaltung ihrer Eisenbahnpolitik sich kaum in der Lage befinden, noch in diesem Sessionsabschnitte eine diesbezügliche Vorlage zu unterbreiten.

Abg. Dr. Beer erklärte, die Debatte über die Verstaatlichungsaction sei sowohl verfrüht als verspätet; denn positive Vorschläge liegen nicht vor, und nach den Erklärungen des Herrn Handelsministers sei eine Verstaatlichungsvorlage über die Südbahn in diesem Sessionsabschnitte nicht zu erwarten. Im Allgemeinen müsse er betonen, dass die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften nur zur Verstaatlichung solcher Linien zu erlangen sein werde, deren Erwerbung für den Staat sich als preiswürdig erweise. Am rationellsten wäre es, sich in erster Linie auf die Verstaatlichung der Nordwestbahn zu beschränken und eventuell auch die Südbahn, womöglich ohne harte Belastung für den Staat, zu übernehmen, die weitere Action aber der Zukunft zu überlassen.

Abg. Dr. Kaizl, will in der Action der Eisenbahn-Verstaatlichung ein Schwanken bemerkt haben, das er beklage. Im März 1894 hiess es: Böhmische Westbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Nordwestbahn; jetzt heisse es: Südbahn, Nordwestbahn und Staatsbahn. Redner besprach die Tarifpolitik und erklärte, dass die niedrigen Staatsbahntarife neben den Privatbahnen auch den Staat geschädigt hätten und dass man mit diesem Systeme brechen solle. Die Staatsbahn zugleich mit der Nordwestbahn verstaatlichen zu wollen, bedeute überflüssiger Weise zwei Concurrenzlinien zu erwerben; ebenso widersinnig wäre es, neben der verstaatlichten Südbahn eine zweite Hauptlinie nach Triest zu bauen. Redner besprach den staatlichen Eisenbahnbetrieb und begehrte auf diesem Gebiete eine weitgehende Decentralisation, wie sie in Preussen durchgeführt sei.

Abg. Dr. Menger erklärte, dass man, so lange nicht die Gesetzentwürfe über die Verstaatlichung dem Hause selbst zur Beurtheilung vorliegen, sich in ein Urtheil über dieselbe nicht einlassen könne. Im Interesse eines einheitlichen Bahnsystems liege die Verstaatlichung. Das gegenwärtige gemischte System habe seine Uebelstände, jedoch könne eine Verstaatlichung selbstverständlich nur dann vorgenommen werden, wenn sie unter Bedingungen erfolge, die für den Staat vortheilhaft seien. Redner hob hervor, dass neben den grossen Plänen die Ausführung des Localbahnsystems ja nicht übersehen werden möge. Redner sprach ferner den Wunsch aus, dass die Beamten des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau pensionsfähig werden.

Regierungsvertreter Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Sectionschef Dr. Ritter v. Biliński bemerkte bezüglich der von dem Abg. Dr. Menger aufgeworfenen Frage wegen der Altersversorgung der Beamten des Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureau der österr. Eisenbahnen, dass bei diesem Bureau zwei Kategorien von Beamten bestehen, und zwar solche Beamte, welche diesem Bureau von den einzelnen Verwaltungen zugewiesen worden sind und im Status ihrer Verwaltung nach wie vor verbleiben, also eine Altersversorgung geniessen, und solche Beamte, welche von dem Central-Abrechnungsbureau aufgenommen worden sind und keinem Versorgungsinstitute angehören, weil bei diesem Bureau kein Pensionsfonds besteht. Ursprünglich wurde letztere Kategorie von Beamten bei einer Privat-Versicherungsgesellschaft versichert. Das hat aber in letzterer Zeit aufgehört, und dieser Zustand ist zweifellos eine offene Wunde an diesem Bureau. Vor circa eineinhalb Jahren haben sich die Beamten dieses Bureau an die k. k. General-Direction um Aufnahme in das Pensionsinstitut der k. k. Staatsbahnen gewendet, leider musste dieses Ansinnen abgelehnt werden, weil diese Beamten einerseits nicht Beamte der Staatsbahnen sind, andererseits aber, weil damit finanzielle Opfer für die Humanitätsfonds der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen verbunden gewesen wären, welche diese für ein fremdes Personal nicht tragen können.

Diese Frage wurde jedoch nicht aus dem Auge gelassen und seinerzeit der Vorschlag gemacht, dass diese Beamten nach einem gewissen Schlüssel an die dem Central-Abrechnungsbureau angehörenden Bahnen aufgetheilt werden.

Dies wurde zwar abgelehnt, aber heute bestehe die Absicht, dem Central-Abrechnungsbureau die eigentliche Abrechnungsthätigkeit abzunehmen und die Beamten desselben nach einem bestimmten Schlüssel auf die Bahnverwaltungen aufzutheilen und in die betreffenden Pensionsfonds aufzunehmen.

Rücksichtlich der vom Abg. Dr. Kaizl aufgeworfenen Frage, ob die Nothwendigkeit einer Neuorganisation der Staatsbahn-Verwaltung vorliege, falls die geplante Verstaatlichungsaction vor sich gehe, verweist Redner darauf, dass die Organisation der preussischen Staatsbahnen nicht nachgeahmt worden sei und nicht nachgeahmt zu werden brauche. In Preussen bestand früher die grösste Decentralisation; den Eisenbahn-Betriebsämtern war die eigentliche Verwaltung in die Hand gegeben, und über denselben standen die wenigen Eisenbahn-Betriebsdirectionen, welche eigentlich nur formale Rechte auszuüben hatten, thatsächlich also in die Verwaltung sehr wenig eingriffen und daher über dieselbe auch wenig informirt waren. Das war für die Dauer nicht haltbar, und man hat daher eine neue Organisation geschaffen, bei welcher der Centralisirungsgedanke mehr zum Durchbruche gelangte. Die Betriebsämter wurden aufgehoben. An deren Stelle sind die Betriebsdirectionen mit einem viel grösseren Wirkungskreise geschaffen worden, und das Eisenbahnministerium erhielt eine Machtfülle, die es früher nie besessen hat. Mit vollem Fug und Recht könne daher behauptet werden, dass in Deutschland eine Organisation im centralisirenden und nicht decentralisirenden Sinne geschaffen worden sei. Bei den österreichischen Staatsbahnen sei die heutige Organisation mehr oder weniger so beschaffen wie gegenwärtig

in Preussen. Die Eisenbahn-Betriebsdirectionen bei den k. k. Staatsbahnen haben eine solche Fülle von Machtvollkommenheiten, welche mit denen einer jeden anderen Landesbehörde nicht zu vergleichen sind; wo es nur halbwegs angehe, werde diese Macht im amtlichen eigenen Interesse vermehrt, und wurde erst jüngst mit Genehmigung Sr. Majestät ein Theil der Agenden der Controlrechnung im Verbande und Wechselverkehre an die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen abgegeben. Wenn sich der Geschäftsumfang der Eisenbahn-Betriebsdirectionen vermehren sollte, dann werde der territoriale Umfang derselben vermindert und zur Schaffung neuer Betriebsdirectionen geschritten werden müssen. Es dürften auch alle jene Agenden, die nicht nothwendig der Centrale vorbehalten bleiben müssen, an die Eisenbahn-Betriebsdirectionen hinausgegeben werden, es müsse jedoch vermieden werden, untere Instanzen unter den Eisenbahn-Betriebsdirectionen zu schaffen.

Abg. Freiherr von Morsey sprach sich, obwohl principiell ein entschiedener Anhänger des Staatsbahn-Systems und der Verstaatlichung, unter den obwaltenden Verhältnissen gegen die Verstaatlichung aus.

Abg. Dr. Fux bemerkte, er sei im Principe kein unbedingter Anhänger der Verstaatlichung, da auch Privatbahnen, gut verwaltet, den Interessen der Volkswirthschaft voll entsprechen können. Da aber unser Staat die östlichen und westlichen Linien mit Opfern erworben habe, so sei es im Interesse einer gesunden Tarif- und Handelspolitik eine nothwendige Folgerung, auch die von Norden nach Süden ziehenden Linien zu erwerben. Selbstverständlich nur dort, wo das Recht des Staates auf Einlösung feststehe. Der Preis sei hiebei entscheidend. Erst wenn die Bedingungen der Verstaatlichung vorliegen, werde der Ausschuss seine Entscheidung treffen können. Aber dermalen sei es unbegreiflich, warum man sich durch die Börsemanipulationen oder durch einen Theil der Presse schwankend machen lassen solle in den Versuchen, die reif werdenden Bahnen zu erwerben. Er hege das Vertrauen, dass die Regierung bei den Verhandlungen mit der nöthigen Klugheit und Energie vorgehen werde, und sei überzeugt, dass das so gefürchtete Capital auf das Parlament und die Regierung keinerlei Einfluss übe. Das bisherige Ergebniss des Staatsbahn-Systems sei nicht ungünstig, wenn berücksichtigt werde, dass der Staat eine Reihe von Bahnen verwalte, die aus strategischen oder provinziellen Rücksichten gebaut wurden, theilweise auch passive Linien eingelöst wurden. Was die Tarife betreffe, so müssen sie sich an die einzelnen Productionsarten und Productionsorte anpassen. Redner glaubt, dass das Parlament mit Besonnenheit und Ruhe, aber auch ohne Zagen in der bisherigen Bahn vorwärts schreiten und dass hiebei nur das wohlerwogene Interesse des Staates und der industriellen Entwicklung, sowie die Bedürfnisse der Landwirthschaft massgebend sein sollen.

Handelsminister Graf Wurmbrand stellte zunächst in Abrede, dass der augenblicklich minder günstige Stand der Handelsbilanz auf den Eisenbahn-Frachtenverkehr zurückwirke, dessen Zunahme sich aus den steigenden Transporteinnahmen der Privatbahnen deutlich zeige. Sodann besprach der Herr Minister die Principien der Tarifbildung und den Zusammenhang der Eisenbahntarif- mit der Handelspolitik, deren einheitliche Handhabung auch anderwärts ein Hauptmotiv für die Verstaatlichung bilde. Dies spreche gegen das Fortbestehenlassen staatlicher und privater Bahnsysteme. Auf die Frage des Einlösungspreises übergehend, erörterte der Herr Minister die hiefür vom Standpunkte der pflichtmässigen Wahrung des Staatsinteresses massgebenden Gesichtspunkte. Der Herr Minister widerlegte die geäusserten Zweifel an der nachdrücklichen Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechtes gegenüber den zu verstaatlichenden Privatbahnen unter Hinweis auf die anerkannte Tüchtigkeit der Fachorgane des Handelsministeriums und der General-Inspection.

Der Herr Minister bezeichnete das Ergebniss der heutigen Discussion als sehr lehrreich. Es wurde Gelegenheit gegeben, sich über grosse Fragen auszusprechen, wenngleich der Minister nicht erwartet hätte, sich über gewisse Grundsätze neu aussprechen zu müssen, vielmehr sich zu der Annahme berechtigt hielt, mit seiner Eisenbahnpolitik auf bereits betretenen Bahnen weiterzuwandeln. Ganz eigenthümlich aber musste es berühren, dass zwei Abgeordnete, welche principielle Gegner der Verstaatlichung sind, auf das wärmste für dieselbe eintraten, und umgekehrt zwei grundsätzliche Freunde des Staatsbahn-Systems seiner Action entgegentraten. Die staatliche Verwaltung habe auf den Bahnbetrieb einen sehr günstigen Einfluss gehabt, keine der verstaatlichten Bahnen habe die in sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt. Wenn das Gesammterträgniss aller Staatsbahnen ein geringeres sei, so sei dies eben dem Umstande zuzuschreiben, dass bei den Staatsbahnen fort und fort solche neue Linien zuwachsen, die ohne Rücksicht auf das commercielle Moment aus höheren staatlichen Rücksichten gebaut werden mussten. Auch die Art, in welcher der Staat seine Bahnen verwalte, gebe wohl zu keinen Besorgnissen Anlass. Ein ungünstigerer Hinweis als der auf die Eisenbahn-Verhältnisse in England, Frankreich und Nordamerika, um daraus die Nachtheile des Staatsbahn-Systems zu deduciren, hätte nicht gefunden werden können, und speciell die Zustände in Nordamerika, wo es in der Hand der Bahnverwaltungen gelegen sei, ganze Industrien im Handumdrehen zu vernichten, wären bei uns keinen Augenblick haltbar. Gerade durch die Verstaatlichung der Bahnen werde der Macht des Capitals zum Theil der Boden entzogen. Der Herr Minister verwies überdies auf das fortschreitende Sinken des Zinsfusses. Eben darum scheine es auch unzutreffend, eine grosse Verstaatlichungsaction als eine dem Capitalismus günstige Action aufzufassen. Selbstverständlich können übrigens so grosse Actionen wie die vorliegende nur dann ausgeführt werden, wenn der Herr Minister der Intentionen des Parlaments sicher sei. Anderenfalls würden die hiebei unvermeidlichen Discussionen in den Vertretungskörpern der Stellung der Regierung gegenüber den Privatbahn-Gesellschaften kaum förderlich sein.

Nachdem noch der Abg. Dr. Kaizl gesprochen, constatirte Referent Abg. Dr. Hallwich in seinem Schlussworte, dass in der abgeführten Debatte von dem Budget des Handelsministeriums so viel wie gar nicht die Rede gewesen sei. Uebrigens dürfte die Discussion immerhin zur Klärung der gegenwärtigen Situation einigermassen beitragen.

Die heutige Erklärung des Herrn Handelsministers lasse die von ihm geplante Action nicht mehr in dem Masse wie früher actuell erscheinen, die Erklärungen des Herrn Präsidenten der Staatsbahnen gipfelten in dem Worte: „Individualisirung der Frachttarifpolitik.“ Man wolle nicht die Tariferhöhung an sich, nicht zunächst zu fiscalischen Zwecken; man wolle vielmehr durch die Erhöhung des allgemeinen Niveau der Tarife sich in die Lage versetzen, einzelnen Industriezweigen nach Massgabe des factischen Bedürfnisses tarifmässige Concessionen, d. h. Concurrenzerleichterungen, zu gewähren. Das sei genau der Weg, den in den letzten Jahren unsere Zolltarifpolitik gegangen. Für sie war nicht mehr ein Schlagwort „Freihandel“ oder „Schutzzoll“ massgebend, sondern ausschliesslich das factische Bedürfniss. Mehr noch als in dem allgemeinen Zolltarife wurde dies in den jeweilig verembarten Vertragstarifen prakticirt, im grossen Ganzen gewiss nicht zum Nachtheile der Industrie und des Staatsschatzes. Diese Methode unserer Zolltarifpolitik solle nun auch in unserer Frachttarifpolitik befolgt werden, und Redner könne eine solche Absicht nur gutheissen. Eine einheitliche, von einem höheren Gesichtspunkte geleitete Frachttarifpolitik sei nur möglich, wo die Regierung das Gros der Bahnen in ihrer Hand habe. Darum müsse Jeder, der eine solche Frachttarifpolitik wolle und das Vertrauen zur Regierung habe, dass sie von ihrem Rechte den richtigen Gebrauch machen will und wird, principiell für die Verstaatlichung sein. Wer das nicht wolle, wer ein Freund der Industrie und der Landwirthschaft nicht sei und das Vertrauen zur Regierung nicht habe, der müsse principiell dagegen sein. Redner erklärte, für seine Person dabei zu bleiben, dass ein Endurtheil über irgend welche Verstaatlichungsaction erst der betreffenden Regierungsvorlage gegenüber möglich sein werde; nicht das Princip, sondern vielmehr das Detail, das heisst der Staatsvortheil, sei in solchen Dingen das Entscheidende.

Mit besonderem Nachdrucke trat der Referent schliesslich für die Interessen der Beamten jener Privatbahnen ein, von deren etwaiger Verstaatlichung gesprochen wurde, und begründete eingehend nachstehende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, bei Verstaatlichung von Privatbahnen die Beamten und Angestellten dieser Bahnen in die Dienste der Staatsverwaltung derart zu übernehmen, dass dieselben in jene Dienstclassen und Gehaltsstufen der k. k. Staatsbahnen eingereiht werden, welche ihrem bei Uebernahme in den Staatsdienst bezogenen Gesammteinkommen, sowie dem Range entsprechen, welchen sie bei der Stammbahn eingenommen haben.“

Ueber diese Resolution wurde die Debatte eröffnet.

Regierungsvertreter Präsident der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen Sectionschef Dr. Ritter von Biliński erörterte vor Allem die Grundsätze, nach welchen bei den verstaatlichten Bahnen rücksichtlich des zu übernehmenden Personals bisher vorgegangen worden ist und weiter auch vorgegangen werden wird. Jeder Beamte erhält die Aufforderung, sich zu erklären, ob er nach den Grundsätzen der Dienstordnung seiner Stammbahn oder nach jenen der Staatsbahnen behandelt

werden wolle. Erklärt der Beamte, nach den Bestimmungen seiner Stammbahn behandelt werden zu wollen, so finden auf ihn sowohl hinsichtlich seiner Ansprüche auf Vorrückung etc. als seiner Versorgungsansprüche ausschliesslich die Normen seiner alten Verwaltung Anwendung; erklärt er aber, sich der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen unterwerfen zu wollen, so finden auf ihn, vorbehaltlich der erworbenen Pensionsansprüche, ausschliesslich die Normen der k. k. Staatsbahnen Anwendung.

Es wurde auch hervorgehoben, dass bei jenen Beamten, welche nach der Dienstordnung der k. k. Staatsbahnen behandelt werden, Gehaltsdifferenzen durch Gehaltszulagen ausgeglichen werden. Es sei selbstverständlich, dass dort, wo es sich um Ausgleichung des Gehaltes handle, nur anrechenbare Zulagen gegeben werden. Die Befürchtung, es werde in der Zwischenzeit ein Beamter pensionirt und die Zulage nicht eingerechnet, beruhe auf einem Irrthum. Sofern es sich aber um Zulagen aus einer Quartiergeld-Differenz handle, seien dieselben allerdings nicht anrechenbar.

Redner besprach hierauf die Frage der Systemisirung bei den k. k. Staatsbahnen. Es sei die Thatsache als ausserordentlich ungünstig dargestellt worden, dass bei den k. k. Staatsbahnen jeder Posten in einer gewissen Rangsclasse normirt sei, und wurde behauptet, dass dies bei den Privatbahnen viel besser wäre, weil man dort unbeschränkt avanciren könne. Redner widerlegte diese Anschauung an einigen Beispielen. Es wurde auch besonders hervorgehoben, dass die Befürchtung bestehe, es würden die systemisirten Posten durch Protection vergeben; bei den k. k. Staatsbahnen gebe es aber in dieser Richtung keine Protection, die Posten werden im Concurswege ausgeschrieben, und Jeder, der den Bedingungen entspreche, könne competiren. Es werde getrachtet, die Posten womöglich nach Rang und Dienstalter zu vergeben, sofern hiefür nicht besondere Qualificationen nothwendig sind. Weiter könne jeder Bedienstete bei dem Redner vorsprechen und bei jeder Inspectionsreise Wünsche und Beschwerden vorbringen. Man weise auch darauf hin, die Systemisirung sei ein Unrecht, und es sei im Staatsdienste nicht überall so systemisirt wie bei den Staatsbahnen. Nun sei aber der Grundsatz, wie er in der politischen Verwaltung bestehe, bei den k. k. Staatsbahnen nicht anwendbar. Bei den letzteren gehe es beispielsweise nicht an, zu sagen, jeder Stationsvorstand rangire in die zehnte Dienstclasse, weil man doch nicht annehmen könne, dass ein Stationsvorstand in Wien denselben Rang habe wie ein Stationsvorstand in irgend einer kleineren Station. Ebenso sei dies bei allen anderen Dienstzweigen der Fall. Uebrigens werde die Systemisirung jedes Jahr regulirt nach Massgabe der Bedürfnisse des Dienstes.

Redner führte einige Ziffern an, welche beweisen sollen, dass das Wohl der Beamten so weit gefördert werde, als es nur die finanziellen Verhältnisse zulassen. Die im Jahre 1893 erfolgten Neunormirungen bei Unterbeamten und Dienern haben zusammen eine Mehrausgabe gegenüber dem Jahre 1892 von 627.943 fl. erfordert. Die im Jahre 1894 erfolgten Personalnormirungen haben gegenüber 1893 ein Plus an Ausgaben von 1,333.469 fl. erfordert. Im Jahre 1895 werde sich für das erste Semester eine weitere Mehrauslage von 427.000 fl. ergeben, während im zweiten Semester überdies die Stabilisirung der Eisenbahnarbeiter ins Gewicht fallen wird. Seit dem Jahre 1893 sind die Mehrausgaben für Gehalte und Quartiergelder um 2,615.474 fl. gestiegen. Wenn diese Ziffern nicht dafür sprechen, dass man sich das Wohl der Beamten vor Augen hält, dass man pflichtgemäss dasjenige thut, was eine Verwaltung überhaupt thun soll, dann könne Redner keine anderen Argumente anführen.

Abg. Dr. Beer sprach dem Herrn Präsidenten der Staatsbahnen seinen Dank für die warmen Worte aus, mit denen er dem Antrage des Abg. Dr. Hallwich zugestimmt habe, und empfahl diesen Antrag dem Budgetausschusse auf das dringendste zur Annahme, indem er das Verhältniss der Privatbahnbeamten zu den Beamten der Staatsbahnen des Näheren erläuterte.

Nach dem Schlussworte des Referenten, der sich den Ausführungen des Abg. Dr. Beer anschloss, wurde der Resolutionsantrag des Abg. Dr. Hallwich einstimmig angenommen.

Der Titel „Centrale des Handelsministeriums" gelangte sodann gleichfalls mit allen vom Referenten beantragten Resolutionen zur Annahme.

In der 366. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April stellten Abg. Dr. Kaizl und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag:

„Es wird über das Vorgehen der k. k. Regierung aus Anlass der gemäss den gestrigen Erklärungen des Herrn Handelsministers nunmehr aufgegebenen grossen Verstaatlichungsaction das Misstrauen ausgedrückt."

Abg. Dr. Kaizl begründete die Dringlichkeit dieses Antrages, indem er betonte, dass das Parlament in dieser rein wirthschaftlichen Frage seine Autorität und seine Verantwortlichkeit wahren müsse. Redner besprach das Verstaatlichungsprogramm des Herrn Handelsministers und findet Widersprüche in den Wandlungen, welches dieses Programm bis zur gänzlichen Rückstellung der Verstaatlichungsaction durchgemacht habe. Diese Wandlungen hätten zu einem Courstreiben der bezüglichen Eisenbahnpapiere an der Börse geführt, für welches er die Haltung der Regierung verantwortlich machen müsse. Das Zurückstellen der Verstaatlichung der Südbahn werde mit der Weigerung der ungarischen Regierung zu begründen gesucht, welchen Grund Redner nicht gelten lassen will. Die Regierung habe damit nur den Beweis geliefert, dass sie nicht in der Lage sei, mit der Verstaatlichung vorwärts zu kommen, wodurch auch die Action des Privatbahnbaues lahmgelegt erscheine. Redner ersucht schliesslich zum Schutze der wirthschaftlichen Interessen des Staates um Annahme der Dringlichkeit des Antrages.

Finanzminister Dr. Edler von Plener:

Ich kann die Anklagen, welche der Vorredner in seiner Rede und noch mehr in der schriftlichen Begründung seines Dringlichkeitsantrages gegen die Regierung und insbesondere gegen den Handelsminister richtete, nicht ohne ein Wort der Erwiderung lassen. Der Handelsminister ist seit einiger Zeit abwesend und hatte berufsmässig gar keinen Grund, während der Steuerdebatte hier zu sein. Dieser Antrag trifft ihn daher nicht an, und ich, als derjenige Minister, der einige Kenntniss des Gegenstandes im Laufe der letzten Wochen und Monate hat, fühle mich verpflichtet, in seiner Abwesenheit dem Hause einige aufklärende Worte zu sagen und zugleich jene Angriffe zurückzuweisen.

Was ist denn eigentlich der Hauptgegenstand dieser Anklage? Einmal das angeblich widerspruchsvolle Vorgehen des Handelsministers und zweitens der Zusammenhang mit der Börsebewegung in den Coursen dieser Papiere. Wenn die Herren billig und gerecht urtheilen, sollen sie nicht nach demjenigen urtheilen, was eine aufgeregte und irreführende öffentliche Besprechung in den Zeitungen mit sich bringt, sondern sich an das halten, was der Handelsminister thatsächlich — und ich glaube, dass die Berichte dies richtig wiedergegeben haben — im Ausschusse gesagt hat. Der Handelsminister hat bei der ersten Sitzung des Budgetausschusses gar nicht mehr erklärt, als dass er den Plan habe, die drei genannten Bahnen in den Kreis der Verstaatlichung einzuziehen, und dass er bestrebt sein werde, Studien über diesen Gegenstand zu machen, und hoffe, zu einem Resultate zu kommen, um an der Hand der Verstaatlichung dieser drei Linien nicht nur das Staatsbahnnetz in einer fast abschliessenden Grösse herzustellen, sondern daran auch eine allgemeine Reform der Tarife knüpfen zu können.

Er hat in jener Sitzung des Budgetausschusses mit keinem Worte einen sofortigen oder baldigen Abschluss dieser Verhandlungen zwischen ihm einerseits und der ungarischen Regierung und den Gesellschaften andererseits als nahe bevorstehend bezeichnet, er hatte — und ich glaube, das ist nicht unrichtig — das Bestreben, mit dieser Erklärung die öffentliche Meinung des Hauses und ausserhalb desselben mit dem grossen Plane, den er im Auge hatte, allmälig bekannt und vertraut zu machen, und es war darum nicht ein leichtsinniges Vorgehen, die Dinge überhaupt zu nennen; denn es gibt bei grossen Actionen auch eine gewisse Vorbereitung der öffentlichen Meinung, und das kann man nicht, wenn man Alles bis zum letzten Momente gar nicht vor die öffentliche Discussion bringt.

Der Handelsminister hat aber mit keinem Worte erklärt, dass es die Absicht der Regierung sei, in diesem Sessionsabschnitte einen derartigen Gesetzentwurf vorzulegen. Es wäre dies auch gar nicht möglich gewesen. Dass gewisse Schwierigkeiten in der letzten Zeit entstanden sind, ist richtig, Schwierigkeiten aber, für welche der Handelsminister nicht verantwortlich gemacht werden kann. Der Handelsminister hatte die Meinung und glaubte annehmen zu können, dass die kgl. ungarische Regierung nur bezüglich eines ziffermässigen Differenzpunktes rücksichtlich der Südbahn mit der diesseitigen Regierung noch nicht zu einer Einigung gekommen sei. Es hat sich nun herausgestellt, dass die ungarische Regierung bei einer Besprechung, die vor einigen Tagen hier stattfand, noch gewisse andere Differenzpunkte zwischen unserer und ihrer Auffassung constatirte, so dass dadurch ein Novum in der ganzen Verhandlung zwischen unserem Handelsministerium und dem ungarischen Handelsministerium eintrat, welches Novum den Handelsminister begreiflicherweise

veranlassen musste, den Plan der Südbahn-Verstaatlichung gegenwärtig nicht weiter zu urgiren, bis diese Schwierigkeiten zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung bezüglich der Südbahn und bezüglich anderer an diesen Gegenstand geknüpfter Fragen irgendwie auseinandergesetzt und gereinigt sind.

Ein formeller Abschluss des Handelsministers mit den anderen Gesellschaften hat überhaupt noch gar nicht stattgefunden; es ist kein Zweifel — das wird das Haus mir zugeben — dass es kaum möglich gewesen wäre, selbst wenn über die noch nicht ausgetragenen Differenzpunkte eine Einigung erzielt worden wäre, den Gegenstand etwa noch im Monate Juni vor das Haus zu bringen. Das ist eine Sache der praktischen parlamentarischen Erwägung, welche umso dringender und stärker wurde, je weiter die Zeit vorrückt. Wir werden voraussichtlich den ganzen Monat Mai mit der Steuerdebatte zubringen und uns im Juni mit dem Budget beschäftigen müssen. Das Haus wird daher kaum in der Lage sein, eine so grosse Vorlage, welche eine genaue und sorgfältige Prüfung erheischt, in Berathung zu nehmen. Darum kann man von einer widerspruchsvollen Haltung der Regierung nicht sprechen, ausser wenn man absichtlich die Worte des Handelsministers im Budgetausschusse umzudeuten sucht.

Wenn nun gestern der Handelsminister sagte, dass es kaum möglich sei, in diesem Sessionsabschnitte die Vorlagen zu bringen, so kann ich an die Mitglieder des Budgetausschusses, welche die erste Rede des Handelsministers anhörten — ich selbst war nicht anwesend, habe sie aber aufmerksam gelesen — appelliren, dass der Handelsminister mit keinem Worte in jener Sitzung vor Ostern irgendwie die Einbringung der Vorlage in diesem Sessionsabschnitte in Aussicht stellte. Es kann ihm daher nicht der Vorwurf gemacht werden, dass er eine bestimmte Ankündigung machte und gestern zurückzog.

Das ist, wie die Herren, welche die Sache aufmerksam verfolgen, zugeben werden, der wahre Hergang der Sache. Kann man aber den Handelsminister, kann man die Regierung dafür verantwortlich machen, dass von Seiten der Börse und der Zeitungen jedes Wort des Handelsministers je nach dem Sinne einer Speculationsgruppe so oder so gedeutet wird? Kann die Regierung das verhindern? Unmöglich! Die Regierung kann das nicht verhindern, und es ist einer der ungerechtesten, gehässigsten und unwahrsten Vorwürfe, wenn man der Regierung den Vorwurf macht, dass sie mitschuldig sei an der Courstreiberei; das ist sie nicht.

Das ist ja natürlich, dass wenn irgend ein Minister über die Verstaatlichung einer Bahn irgend etwas sagt, sich die Speculation dessen bemächtigt, und dass der eine Speculant sagt: „Hier handelt es sich wahrscheinlich um ein günstiges Geschäft!", der andere sagt: „Das wird ein schlechtes Geschäft sein!" und dass die Speculation danach ihr Verhalten einrichtet. Das kann keine Regierung verhindern, so lange es überhaupt eine Speculation und eine Börse gibt. Erinnern Sie sich doch, meine Herren, an ein Datum, das vielleicht viele von Ihnen nicht mehr im Gedächtnisse haben, dessen ich mich aber genau erinnere. Es fällt zusammen mit einem besonders scharfen Ausspruche eines preussischen Handelsministers über die Börse. Als Minister Maybach die grosse Verstaatlichungsaction in den Jahren 1879 bis 1880 einleitete, eine Action, bei der es sich um Bahnen allerersten Ranges handelte, eine Action, welche über 1800 Millionen Mark bedeutete — die oberschlesische, die Berg-Märkische und die Berlin-Anhalter, die Köln-Mindener Bahn, eine der grössten und rentabelsten, war inbegriffen — war diese Action der Gegenstand der allerleidenschaftlichsten Speculation an der Berliner Börse. Es ist gar kein Zweifel darüber, dass die preussische Regierung an dieser Speculation und an dieser Courstreiberei ebenso unschuldig war, wie die österreichische Regierung an den gegenwärtigen Börsemanövern es ist.

Die sechs Monate, welche der definitiven Verstaatlichungsaction in Preussen vorhergingen, wurden zur allerstärksten Speculation benützt. Aber ich glaube — und das ist ein Unterschied, obwohl der Fall analog ist — es ist Niemand im preussischen Abgeordnetenhause und selbst nicht der Opposition eingefallen, die preussische Regierung für die Courstreiberei der Speculanten an der Berliner Börse verantwortlich machen zu wollen. Hier aber erhebt die Opposition einen so verdächtigenden Vorwurf gegenüber der Regierung, als ob diese mitschuldig wäre an der Börsespeculation und der Courstreiberei. Das können wir uns absolut nicht gefallen lassen.

Ich appellire an alle wohlwollenden und ruhig denkenden Männer des Hauses. Die Börse besteht, sie ist ein Ort, wo die Aufregung, der Spieltrieb, die Sucht, rasch zu gewinnen, massgebende und treibende Motive sind; wenn irgend ein finanzielles Ereigniss bevorsteht oder erwartet wird, ist es Thatsache, dass die Börse sich dessen bemächtigt im Sinne des Bestrebens, durch Speculation einen Gewinn zu erzielen, das kann man nicht verhindern, wenn überhaupt gewisse Dinge in die Oeffentlichkeit gebracht werden; dass aber die österreichische Regierung irgendwie in einen Zusammenhang mit der Courstreiberei an der Börse, speciell in den Actien jener genannten Bahnen, gebracht wird, ist ein Vorwurf, den man im österreichischen Parlamente nicht erheben darf, weil er der Wahrheit nicht entspricht und weil er das Rechtsgefühl und Gewissen jedes ehrlich denkenden Menschen verletzt. Wir sind nicht daran Schuld. Wenn die Leute auf der Börse spielen, ist das ihre Sache, und wenn Börsereporter sich Zutritt verschaffen zu einem Couloir des Abgeordnetenhauses, darf man den Handelsminister nicht dafür verantwortlich machen. Es ist kein Grund, gegen die Regierung derartige Beschuldigungen zu erheben, kein Grund, die Action des Handelsministers in Bausch und Bogen zu verdammen. Diese Action ist gegenwärtig in einen gewissen Stillstand getreten, das ist richtig; es entspricht aber den Wünschen der Mehrheit des Hauses, dass derartige Vorlagen nicht jetzt im Sommer vor ein ermüdetes Haus gebracht werden; es ist der Wunsch des Hauses, die Verstaatlichungsvorlagen gründlich prüfen zu können. Es ist der Wunsch des Hauses, gewisse grosse Actionen der Eisenbahnpolitik im Laufe des nächsten Sessionsabschnittes ruhig und sachlich in Berathung ziehen zu können; das ist der wirkliche Charakter der gegenwärtigen Situation. Es ist daher nicht der geringste Grund vorhanden, den Handelsminister eines auffälligen Widerspruches in seinen Erklärungen zu zeihen, es ist noch weniger Grund vorhanden, ihm irgend ein Misstrauensvotum aus diesem Anlasse zu geben. Darum bitte ich das Haus, die Dringlichkeit des Antrages abzulehnen.

Abg. Dr. Lueger betonte, dass er ein Anhänger der Eisenbahn-Verstaatlichung sei. Wenn der Herr Finanzminister erklärte, die Regierung könne gegenüber der Courstreiberei nichts thun, so habe er damit eigentlich zugestanden, dass die Börse allmächtig sei. Wenn falsche Veröffentlichungen erfolgten, hätte die Regierung berichtigen sollen. Warum habe man durch Stillschweigen die Courstreiberei förmlich unterstützt und gezüchtet? Der Herr Finanzminister erklärt heute, es wäre das grösste Unrecht, das Ministerium mit den Courstreibereien zu identificiren. Das thue man nicht. Aber das Ministerium habe die Pflicht der Richtigstellung nicht erfüllt.

Abg. Dr. Russ verwies darauf, dass der vorliegende Antrag politisch nichts Anderes bedeute als das Verlangen der Opposition an die Mehrheit des Hauses, der Regierung ein solennes Misstrauensvotum auszusprechen. Diese Zumuthung sei an und für sich etwas stark. Es müsste ein ausreichender politischer Grund vorliegen, welcher vielleicht auch der Mehrheit des Hauses die Nothwendigkeit vor Augen führen könnte, zu erwägen, ob die Vorkommnisse und Ereignisse wirklich politisch so bedeutend sind, dass selbst die Mehrheit des Hauses sich die Frage über ihr Verhältniss zur Regierung vorzulegen hat. Im Namen der eigenen Partei, sowie im Namen des Polenclubs, der conservativen Partei und des linken Centrums gab Redner die Erklärung ab, dass diese Parteien gegen die Dringlichkeit stimmen werden, weil sie in dem, was vorgebracht wurde, in der Zurückstellung der Verstaatlichungsaction, in gar keiner Weise einen ausreichenden politischen Grund finden können, der Regierung ein Misstrauensvotum auszusprechen. Die Ueberzeugung der Majorität des Hauses gehe dahin, dass in der Zurückstellung der Verstaatlichungsaction kein wie immer gearteter Anlass liege, der Regierung ein politisches Misstrauen auszusprechen, und darum werde sie gegen die Dringlichkeit stimmen.

Abg. Dr. Kramář polemisirte gegen die Ausführungen des Herrn Finanzministers, sowie des Abg. Dr. Russ. Er betonte, dass es sich um keine politische, sondern um eine wirthschaftliche Angelegenheit handle, in welcher die Vertrauensfrage gestellt werden solle.

Abg. Dr. Steinwender bemerkte, es wäre vielleicht der Regierung möglich gewesen, durch rechtzeitige energische Warnungen die Courstreiberei zu bremsen. Das hätte auch von der Opposition oder von Seiten des Hauses geschehen können. Aber die Vorgänge an der Börse lassen sich nicht mit Bestimmtheit vorhersagen. Als der Herr Handelsminister seine Erklärungen abgab, waren Alle der Meinung, dass nun eine Baisse folgen müsse. Die Börse handle aber nicht nach dem Meritum, sondern nach gewissen Impulsen. Es genügte ihr, dass der Herr Handelsminister etwas gesagt, was ja doch eigentlich selbstverständlich war. Das Haus sollte einig sein in dem Bedauern darüber, dass die grosse Action gestört, vielleicht für längere Zeit verhindert

sei, in dem Bedauern über die Einsichtslosigkeit früherer Generationen, welche solche Concessionsbedingungen gestellt haben, über die noch immer so grosse Macht des Capitals und gegenüber der Präpotenz Ungarns. Wenn die Action wieder beginne, werde sie hoffentlich ein besseres Haus finden als das heutige, welches entweder nicht die nöthige Einsicht oder den nöthigen Schwung besitze, um die Action durchzuführen.

Abg. Dr. Kaizl richtete in seinem Schlussworte an die Majorität des Hauses den Appell, sich in einer rein wirthschaftlichen Frage dem Misstrauen gegen die Regierung anzuschliessen.

Bei der Abstimmung wurde die Dringlichkeit des Antrages abgelehnt und derselbe der geschäftsordnungsmässigen Behandlung zugeführt.

Die Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen interpellirten den Herrn Handels- und den Herrn Justizminister über einen Eisenbahnunfall nächst der Station Prinzersdorf.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauprogramm für das Jahr 1895.) Nach dem Bauprogramm für das Jahr 1895 sind in der österreichischen Theilstrecke Oderberg—Csacza folgende Bauten zur Ausführung bestimmt: Je ein Wächterhaus in den Haltestellen Wendrin, Ort Lonkau, Darkau und Reichwaldau, ein Wohnhaus für drei Weichenwächter in der Station Lonkau, ein Materialdepot, eine Waschküche mit Rollkammer, eine neue Brückenwaage und Erweiterung der Geleise in der Station Karwin, ein neues Aufnahmsgebäude in der Station Dombrau und ein neues Betriebsgebäude in der Station Oderberg. Ausserdem sind noch mehrere kleinere Investitionen in Aussicht genommen. [2. März, Z. 10.395.]

— (Bauvergebung des Aufnahmsgebäudes in Dombrau.) Auf Grund einer ausgeschriebenen Offertverhandlung wurde der Bau eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Dombrau an den Bauunternehmer Ludwig Kametz als Billigstofferenten vergeben.

Standing-Stramberger Localbahn. (Bauherstellung.) Das von der Standing-Stramberger Localbahn vorgelegte Project, betreffend Herstellung eines Heizhauses sammt Kaserne in der Station Stramberg, wurde zur Ausführung genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. [18. April, H.-M.-Z. 21.067.]

— (Stationserweiterung.) Das von der Standing-Stramberger Localbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Freiberg wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei Brünn zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebniss den Bauconsens zu ertheilen. [18. April, H.-M.-Z. 21.068.]

Kremsthalbahn. (Geleiseverlängerung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. April das von der Kremsthalbahn vorgelegte Project für eine Geleiseverlängerung und für die Anlage eines Industriegeleises zu dem Cementwerke von Hofmann & Comp. in der Station Kirchdorf, sowie für die Umstellung des freistehenden Passagierabortes daselbst genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Linz zur Vornahme der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Ergebniss dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 16.959.]

Steyrthalbahn. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Localcommission, betreffend Sicherung des rechtsseitigen Steyrufers längs des Besitzes des Eduard Schwarz in Steinbach durch die Steyrthalbahn-Gesellschaft, auf den 30. April anberaumt. [23. April, H.-M.-Z. 23.372.]

Projectirte Localbahn Sedlitz-Čižkovic (Tschischkowitz). (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei hat hinsichtlich des von Leopold Grafen Thun-Hohenstein in Wien im Vereine mit Victor Noback in Prag vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Sedlitz der Oesterr. Staatsbahnen nach der Station Čižkovic (Tschischkowitz) der Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 6. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 22.060.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Stationsnamensänderung.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Prag—Pilsen—Furth gelegenen Station Prag B.W.B. wird mit 1. Mai in Smichow abgeändert.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Erweiterung der Befugnisse der Station Hrobec.) Das Handelsministerium hat genehmigt, dass die Station Hrobec mit den dermaligen Einrichtungen auch für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet werde. [Z. 17.533.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung der Localbahn Györ [Raab]—Veszprém—Dombovár betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 38 vom 29. März verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative zur Sanction unterbreiteten Gesetzentwurf über die Concessionirung der projectirten Localbahn Györ—Veszprém—Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1892, Nr. 67 ex 1893 und Nr. 67 ex 1894). Das effective Baucapital dieser 190·9 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie ist mit 8,150.000 fl., d. i. 42.692 fl. per laufenden Bahnkilometer, bemessen. Durch die genannte Localbahn, deren Stationsbestimmung später erfolgen wird, wird von der Station Györ aus die donaulinksuferseitige Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L. und Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen mit der Südbahnlinie Budapest—Pragerhof und weiterhin mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume in deren Station Dombovár verbunden.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Erhöhung des Actiencapitals der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 39 vom 31. März verlautbart den vom kgl. Ungar. Handelsminister der Legislative zur Sanction vorgelegten Gesetzentwurf über die Concessionirung einer Erhöhung des Actiencapitals der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn - Actiengesellschaft. Das ursprünglich mit 1,915.000 fl. bemessen gewesene gesellschaftliche Actiencapital wird aus Anlass theils bereits vorgenommener, theils noch auszuführender Investitionen im Interesse der erhöhten Leistungsfähigkeit der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek um 220.000 fl., d. i. auf 2,135.000 fl. erhöht.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung der Localbahn Zólyom-Brézó [Altsohl]—Tiszolcz betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 37 vom 27. März verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative zur parlamentarischen Sanction vorgelegten Gesetzentwurf über die Concessionirung der projectirten Localbahn Zólyom-Brézó—Tiszolcz [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15, Vorconcession Post 1 d)]. Das effective Baucapital dieser 42·6 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie (Concessionswerber Reichstags-Abgeordneter Géza Kubinyi), welche von der Station Zólyom-Brézó aus die Linien Zólyom—Zólyom-Brézó und Feled—Tiszolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden wird, ist mit 3,200.000 fl., d. i. mit 75.117 fl. per laufenden Bahnkilometer bemessen.

Als Stationen, bezw. Haltestellen sind einzurichten:

1. Die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Zólyom-Brézó.
2. Breznobánya, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation.
3. Bikás, Station für den Gesammtverkehr.
4. Erdököz, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation.
5. Remete, Haltestelle, auch für Frachten-Auf- und Abgabe in Wagenladungen.
6. Gömörvég, Station für den Gesammtverkehr und Wasserstation.
7. Die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Tiszolcz.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. März 1895, Z. 14.585, dem Reichstags-Abgeordneten Milán Zákó
   a) für eine von der Endstation Ó-Becse der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Szeged-Rókus der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Bács-Bodroger Comitatsbahnen abzweigende und diese über Tisza-Földvár, Csurog, Zsablya, Gospodince, Temerin und die Gemarkung der Gemeinde Járek in der Station Ujvidék (Neusatz) mit der Hauptlinie Budapest—Ujvidék—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindende normalspurige Localbahn;
   b) für eine von der zukünftigen Station Tisza-Földvár der Linie a) abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Nádaly bis Temerin führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 8953, dem Reichstags-Abgeordneten Nikolaus Szaplonczay für eine von der Station Huszt (nächst Királyháza) der Linie Budapest—Püspök-Ladány—Debreczen—Huszt—Mármaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende,
   a) über Iza, Keselymezö, Lipcse, Herincse, Berezna, Alsó-Bisztra und die Gemarkung der Gemeinde Vucskómezö bis Ökörmezö, eventuell von dort aus über Szolyma, Majdánka, Felsö-Bisztra-Telep, Toronya und die Gemarkung der Gemeinde Priszlop bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn;
   b) eine von der zukünftigen Station Lipcse der Linie a) abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Lipcse-Polyána bis Dolha führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 10.282, den Budapester Einwohnern Géza Egyesi und Dr. Josef Virava für eine von der Station Moson-Magyar-Óvár der donaulinksuferseitigen Hauptlinie Budapest — Györ (Raab) — Moson (Wieselburg)—Magyar-Óvár—Bruck a. d. L. (—Wien) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Magyar-Óvár und Bezenye in der Station Rajka mit der Linie Pozsony-Ujvár (Pressburg-Neustift)—Rajka—Szombathely der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 5465, dem Einwohner von Zagráb (Agram) R. P. N. Gautier für eine von der Station Okučane (nächst Uj-Gradiska) der Linie Zagráb—Okučane—Bosna-Brod abzweigende, bis Ó-Gradiska führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe in Budapest. (Uebertragung der dem ursprünglichen Projectanten ertheilten Concession an die ad hoc neu gegründete Actiengesellschaft.) Die Concession für die im Bau begriffene, aus dem IV. Bezirke Budapests (innere Stadt) unterhalb der Andrássy-Strasse bis zum Thiergarten im Stadtwäldchen führende Untergrundbahn mit elektrischem Betriebe wurde seinerzeit der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe im Vereine mit der Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb ertheilt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 43, 48 und 95 ex 1894). Der Budapester Gemeinderath hat in seiner jüngst abgehaltenen Versammlung genehmigt, dass der diesbezüglich mit der hauptstädtischen Commune abgeschlossene Vertrag nebst allen damit verbundenen Rechten und Pflichten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48, 61 und 137 ex 1894) an die neu gegründete Actiengesellschaft der Budapester Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894) übertragen werde.

— (Beschaffung der Kesselanlagen für das Central-Stromerzeugungsetablissement.) Die Direction der Budapester Untergrundbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1894) hat die Herstellung der zum Betriebe der Dynamomaschinen ihres Central-Stromerzeugungsetablissements erforderlichen Kesselanlagen der Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft „Nicholson" in Budapest übertragen. Die Erzeugung der für den Bahnbetrieb, die Beleuchtung des Tunnels und der Fahrbetriebsmittel erforderlichen Ströme erfordert 7 Stück Wasserrohrkessel nach Patent Simonis & Lanz mit insgesammt 1900 Quadratmeter Heizfläche.

Verschiedene Mittheilungen.

Mühlkreisbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 2. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten der gesellschaftlichen Direction, I. E. Wimhölzel, und im Beisein des Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthalterei-Secretärs Gottfried Berger, die VI. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche zusammen 1544 Stimmen vertraten. Anlässlich der Debatte über den pro 1894 vorgelegten Geschäftsbericht berührte der Actionär Bürgermeister Franz Poche die Frage der Verbindung der Mühlkreisbahn mit den k. k. Staatsbahnlinien, resp. der Erbauung einer zweiten Donaubrücke bei Linz und beantragte die baldige Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung, wobei die Direction über die finanzielle Betheiligung der Gesellschaft an dem fraglichen Brückenbaue Vorschläge zu erstatten hätte. Dieser Antrag wurde nach Unterstützung desselben Seitens des Vorsitzenden mit allen Stimmen gegen jene des Bürgermeisters von Urfahr, Directions-Mitgliedes Andreas Ferihumer, angenommen. Hierauf wurde der Geschäftsbericht und der Jahresabschluss zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem mit Hinzurechnung des Saldovortrages vom Jahre 1893 per 4508 fl. 31 kr. mit 36.836 fl. 29 kr. ausgewiesenen Reinerträgnisse 32.150 fl., d. i. 2 fl. 50 kr. per Stück für die im Umlaufe befindlichen 12.860 Prioritätsactien zu vertheilen und den Restbetrag von 4686 fl. 29 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Directions-Mitglieder Franz Laingruber und Rudolf Pöschl, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wiedergewählt.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. (Generalversammlung.) Am 6. April wurde in Bozen unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Sigismund Schwarz, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Josef Ebner, die IV. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche insgesammt 2800 Actien vertraten. Der Bericht des Revisionsausschusses über die Rechnungsabschlüsse des Jahres 1894 wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem nach Einrechnung des Gewinnvortrages vom Jahre 1893 per 161 fl. 53 kr. mit 41.691 fl. 98 kr. ausgewiesenen Betriebsüberschusse 5 pCt. = 2000 fl. dem Reservefonde und 800 fl. dem Amortisationsfonde zuzuweisen, weiters eine 4perc. Dividende per 11.968 fl. auf die Prioritätsactien lit. A und eine 5perc. Dividende per 24.450 fl. auf die Prioritätsactien lit. B, endlich eine Dividende von 1 fl. per Stück auf die 2300 Stammactien zu vertheilen und den Rest von 173 fl. 98 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Des Ferneren wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, Seitens der Regierung die Genehmigung zur Ausgabe von Prioritätsobligationen und zur Vornahme der dadurch erforderlichen Aenderungen der Gesellschaftsstatuten zu erwirken. Nach der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Sigismund Schwarz und Alois von Aufschnaiter in den Verwaltungsrath, sowie der Herren Anton Mumelter, Josef Rössler und Richard Schgraffer, dann der Ersatzmänner Dr. Josef von Althammer und Vincenz Massari in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein und Ausscheiden eines Vereinsmitgliedes). Die am 1. April in Wirksamkeit getretenen neuen kgl. preussischen Eisenbahn-Directionen zu Cassel, Danzig, Essen, Halle, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Münster, Posen, Saarbrücken und Stettin sind als Mitglieder in den Verein aufgenommen worden.

Gleichzeitig ist die kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein). zu Köln zur Auflösung gelangt und aus dem Vereine ausgeschieden.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Hafen- und Seesanitäts-Adjuncten Johann Adamović zum nautischen Adjuncten der Seebehörde in Triest ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuer Fahrplan.

Am 1. Mai 1895 tritt auf allen Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft.

Die wichtigsten Aenderungen sind folgende:

Die Schnellzüge Nr. 1 und 2 zwischen Wien und Krakau werden beschleunigt und in der Strecke Wien—Oderberg nur Reisende I. und II. Classe, in der Strecke Oderberg—Krakau dagegen Reisende in allen drei Wagenclassen befördern.

Der Schnellzug Nr. 1 wird von Wien statt um 12.00 erst um 12.45 Nachm. abgehen, in Krakau wie jetzt um 8.45 Abends ankommen und in den Stationen Floridsdorf, Bisenz-Pisek, Hullein, Petrowitz, Libiac und Krzeszowice nicht mehr anhalten.

Neue Anschlüsse:

In Lundenburg von Zellerndorf, in Ung.-Hradisch von Aujezd-Luhatschowitz, in Prerau an den neuen Personenzug Nr. 13 von Wien, in Oderberg an den neuen Schnellzug von Berlin nach Oderberg.

Der Schnellzug Nr. 2 wird von Krakau statt um 6.44 erst um 7.25 Früh abgehen, in Wien schon um 3·43 Nachm. ankommen und in den Stationen Krzeszowice, Libiac, Chybi, Petrowitz, Hullein, Bisenz-Pisek, Dürnkrut und Floridsdorf nicht mehr anhalten.

Neue Anschlüsse:

In Oderberg an den neuen Schnellzug von Oderberg nach Berlin, in Prerau an den neuen Personenzug Nr. 14 nach Wien.

Zur Unterstützung des Localverkehres zwischen Wien und Prerau werden die Personenzüge Nr. 13, Abfahrt von Wien um 11.15 Vorm., Ankunft in Prerau um 3.34 Nachm. und Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12.37 Nachm., Ankunft in Wien um 4.57 Nachm., mit Wagen II. und III. Classe neu eingeführt, welche in allen Stationen (Haltestellen ausgenommen) Aufenthalt nehmen werden.

Anschlüsse bei den Personenzügen Nr. 13 und 14 in Lundenburg nach und von Brünn, in Göding nach und von Holics, in Bisenz-Pisek nach und von Gaya, in Ung.-Hradisch nach und von Tepla-Trencsin-Teplitz; beim Zuge Nr. 13 in Hullein von Wien nach Bielitz und nach Zborowitz, ferner von Kremsier und Holleschau nach Prerau, in Prerau nach Olmütz und mit Schnellzug Nr. 1 nach Krakau; beim Zuge Nr. 14 in Hullein von Bielitz und von Zborowitz nach Wien, ferner von Prerau nach Kremsier und nach Holleschau, in Prerau von Olmütz und mit dem Schnellzug Nr. 2 von Krakau nach Wien.

Der Schnellzug Nr. 3 wird von Wien statt um 10.00 schon um 9.35 Nachts abgehen, in Krakau um 6.06 Früh ankommen und via Oderberg durch den Schnellzug nach Berlin (Ankunft um 11.12 Vorm.) fortgesetzt werden, und sind ab Berlin auch günstige Anschlüsse nach Hamburg, Hannover und Bremen hergestellt.

Mit diesem Schnellzuge wird die kürzeste Nachtverbindung von Wien nach Berlin mit einer Fahrdauer von nur 13 Stunden 37 Minuten geschaffen.

Zwischen Wien und Krakau werden mit Fortsetzung nach und von Lemberg und Berlin die beschleunigten Tagesschnellzüge Nr. 5 und 6 mit directen Personenwagen I. und II. Classe und einem Restaurationswagen zwischen Oderberg und Lemberg neu eingeführt.

Durch diese neuen Schnellzüge werden die kürzesten Tagesverbindungen von Wien nach Berlin (Fahrdauer 13 St. 12 Min.), von Wien nach Lemberg (Fahrdauer 13 St.), von Lemberg nach Wien (Fahrdauer 12 St. 52 M.) und von Berlin nach Wien (Fahrdauer 12 St. 47 Min.) hergestellt. Ausserdem werden durch dieselben auch noch günstige Verbindungen von Wien über Berlin nach Hamburg, Hannover, Bremen und umgekehrt erzielt.

Der neue Schnellzug Nr. 5 wird von Wien um 7.40 Früh abgehen, in Krakau um 2.34 Nachm., in Lemberg um 8.40 Abends und in Berlin Schl. B. um 8.52 Abends (mit Fortsetzung nach Berlin Friedrichstrasse) ankommen.

Anschlüsse: in Lundenburg von Neusiedl-D., in Prerau nach und von Olmütz und Prossnitz, in Schönbrunn nach und von Troppau, in Mähr.-Ostrau nach und von Friedek-Mistek, in Oderberg nach und von Kaschau, nach und von Berlin, in Dzieditz nach und von Saybusch-Z.

Der neue Schnellzug Nr. 6 wird von Krakau um 2.31 Nachm., von Lemberg um 8.40 Früh, von Berlin Schl. B. um 8.45 Früh (mit Anschluss ab Berlin, Friedrichstrasse) abgehen und in Wien um 9.32 Abends ankommen.

Anschlüsse: In Dzieditz nach und von Bielitz, in Oderberg von Kaschau, von und nach Berlin, in Schönbrunn nach und von Troppau, in Prerau nach Brünn, ferner nach und von Olmütz.

Der Schnellzug Nr. 11 (bisher 5) wird von Wien statt um 3.30 erst um 3.40 Nachm. nach Oderberg abgehen und in Prerau auch Anschluss von Brünn herstellen.

Der Schnellzug Nr. 12 (bisher 6) wird von Oderberg wie jetzt um 6.55 Früh nach Wien abgehen und in Prerau auch Anschluss nach Brünn herstellen. Diese beiden Schnellzüge werden in der Station Stiebnig bedingt anhalten.

Der Personenzug Nr. 17 wird von Wien statt um 7.15 erst um 7.20 Abends abgehen und in Krakau statt um 9.48 schon um 9.37 Vorm. ankommen. Der Personenzug Nr. 18 wird von Krakau statt um 3.05 erst um 3.20 Nachm. nach Wien abgehen.

Der Personenzug Nr. 21/521 wird von Wien statt um 9.00 erst um 9.20 Vorm. nach Marchegg abgehen und in Gänserndorf einen neuen Anschluss an Zug Nr. 30 von Prerau (Olmütz und Brünn) nach Marchegg und Budapest herstellen.

Der Personenzug Nr. 522/22 wird von Marchegg statt um 8.01 schon um 7.56 Früh abgehen und in Wien statt um 9.40 schon um 9.23 Vorm. eintreffen.

Die Personenzüge Nr. 29, Abfahrt von Wien um 4.35 Nach., und Nr. 30, Ankunft in Wien um 11.05 Vorm., werden nur zwischen Wien und Prerau verkehren und in der Strecke Prerau—Weisskirchen aufgelassen.

Der Personenzug Nr. 32, Abfahrt von Krakau um 9.25 Vorm., wird nicht mehr bis Wien, sondern nur bis Lundenburg verkehren. Die Weiterfahrt nach Wien kann

in der I. und II. Wagenclasse mit dem neuen Schnellzuge Nr. 6 (Ankunft Wien um 9.32 Nachts), und in der III. Wagenclasse mit dem Schnellzuge Nr. 8 (Ankunft Wien um 10.10 Nachts) erfolgen.

Der Personenzug Nr. 39 wird von Prerau statt um 5.44 schon um 5.40 Früh nach Oderberg abgehen und auch Anschluss nach Teschen herstellen.

Zur Herstellung einer neuen Nachtverbindung von Troppau nach Oderberg wird — im Anschlusse an den um 12.15 Nachts von Troppau abgehenden Personenzug — der neue Personenzug Nr. 41, Abfahrt von Schönbrunn um 1.16 Nachts, Ankunft in Oderberg um 1.55 Nachts, verkehren.

In der Gegenrichtung wird der neue Personenzug Nr. 42 von Oderberg um 3.30 Früh abgehen, in Schönbrunn um 3.56 Früh ankommen und eine neue Verbindung von Kaschau und Oderberg nach Friedland und Troppau herstellen.

Der Schnellzug Nr. 512/12 (bisher 506/6) wird mit Anschluss von Budapest von Marchegg statt um 12.11 Nachm. schon um 11.57 Vorm. nach Wien abgehen.

Der gem. Zug Nr. 602 (bisher 616) wird von Zellerndorf wie jetzt um 9.20 Vorm. abgehen, in Lundenburg schon um 1.55 Nachm. ankommen und auch den Anschluss an den Schnellzug Nr. 1 nach Krakau herstellen.

Der gem. Zug Nr. 618 wird von Zellerndorf statt um 7.10 um 7.08 Abends abgehen und in Lundenburg um 10.57 Nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr. 813 wird zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 13 von Wien von Lundenburg statt um 12.29 erst um 1.19 Nachm. nach Brünn abgehen.

Der Personenzug Nr. 814 wird von Brünn statt um 1.12 schon um 12.45 Nachm. nach Lundenburg abgehen und den Anschluss an den Personenzug Nr. 14 nach Wien herstellen.

Behufs Herstellung einer neuen Tagesverbindung vom nordöstlichen Mähren und von Schlesien mit Brünn werden auf der Strecke Brünn — Prerau neue Personenzüge mit Wagen II. und III. Classe und Aufenthalt in allen Stationen (Haltestellen ausgenommen) verkehren.

Der neue Personenzug Nr. 909, Abfahrt von Brünn um 5.13 Nachm., Ankunft in Prerau um 7.41 Abends, mit Anschlüssen: in Brünn an den Schnellzug Nr. 9/809 von Wien und von Iglau; in Kojetein von Kremsier und in Prerau nach Olmütz und zum Schnellzuge Nr. 11 nach Oderberg.

Der neue Personenzug Nr. 910, Abfahrt von Prerau um 9.14 Vorm., Ankunft in Brünn um 11.42 Vorm. mit Anschlüssen: in Prerau von Olmütz und an den Schnellzug Nr. 12 von Oderberg; in Brünn an den Schnellzug Nr. 810/10 nach Wien, ferner nach Tischnowitz und Iglau.

Der Personenzug Nr. 918 wird von Prerau statt um 6.53 schon um 6.46 Abends nach Brünn abgehen und den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 6 von Krakau und Lemberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 1019 wird von Nezamislitz statt um 8.06 erst um 8.19 Abends nach Sternberg abgehen und in Olmütz auch den Anschluss von Böhm.-Trübau herstellen.

Die Personenzüge Nr. 1024, Abfahrt Sternberg 9.00 Nachts nach Prossnitz, und Nr. 1028, Abfahrt Sternberg um 10.53 Vorm. nach Nezamislitz werden auch in der Haltestelle Hlussowitz je 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 1101 (bisher 1121) wird von Prerau statt 3.46 erst um 4.12 Nachm. nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1102 (bisher 1122) wird von Olmütz statt 11.40 schon um 11.30 Vorm. nach Prerau abgehen und auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 14 nach Wien herstellen.

Der Personenzug Nr. 1103 (bisher 1117) wird von Prerau statt 2.12 schon um 1.53 Nachts nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1104 (bisher 1124) wird von Olmütz statt 12.48 schon um 12.30 Nachts nach Prerau abgehen.

Zum Anschlusse an den neuen Schnellzug Nr. 5 von Wien werden zwischen Prerau und Olmütz die neuen Personenzüge Nr. 1105 und 1120 eingeführt.

Der Personenzug Nr. 1105 wird von Prerau um 10.40 Vorm. abgehen, in Olmütz um 11.11 Vorm. ankommen und Anschlüsse nach Prossnitz, Jägerndorf und Namiescht herstellen.

Der Personenzug Nr. 1120 wird von Olmütz um 9.50 Vorm. abgehen, Anschlüsse von Prossnitz und Kosteletz vermitteln, in Prerau um 10.21 Vorm. ankommen und Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 nach Krakau und Lemberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 1106 (bisher 1128) wird von Olmütz statt um 6.04 schon um 5.50 Nachm. nach Prerau abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 6 nach Wien herstellen.

Der Personenzug Nr. 1111 (bisher 1125) wird von Prerau statt 7.28, erst um 7.49 Abends nach Olmütz abgehen und den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 909 von Brünn herstellen.

Der Personenzug Nr. 1201 (bisher 1215) wird von Schönbrunn statt um 5.25 erst um 5.39 Nachm. nach Troppau abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 6 von Krakau und Lemberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 1202 (bisher 1216) wird von Troppau statt um 9.32 erst um 9.40 Vorm. nach Schönbrunn abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 nach Krakau und Lemberg herstellen.

Der Personenzug Nr. 1205 (bisher 1231) wird von Schönbrunn statt um 11.41 erst um 11.54 Vorm. nach Troppau abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 von Wien herstellen.

Der Personenzug Nr. 1217 wird von Schönbruun statt um 4.37 schon um 4.23 Früh nach Troppau abgehen.

Der Personenzug Nr. 1218 wird von Troppau statt um 7.05 erst um 7.23 Abends nach Schönbrunn abgehen und auch den Anschluss von Jägerndorf herstellen.

Der Personenzug Nr. 1206 (bisher 1220) wird von Troppau statt um 3.35 erst um 3.40 Nachm. nach Schönbrunn abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 6 nach Wien herstellen.

Zur Herstellung neuer Zugsverbindungen von Bielitz nach Wien und von Krakau nach Bielitz mit dem neuen Schnellzuge Nr. 6 werden die neuen Personenzüge Nr. 1306, Abfahrt Bielitz um 3.30 Nachm., Ankunft Dziedditz um 3.53 Nachm. und Nr. 1321, Abfahrt Dziedditz um 4.20 Nachm., Ankunft Bielitz um 4.48 Nachm., eingeführt.

Der Personenzug Nr. 1303 (bisher 1323) wird von Dzieditz statt um 5.05 schon um 4.30 Früh nach Bielitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1331 wird von Dzieditz statt um 2.12 um 2.14 Nachm. nach Saybusch-Z. abgehen, in Dzieditz den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 von Wien und in Bielitz an den neuen gem. Zug Nr. 2331 nach Kalwarya herstellen.

Der Personenzug Nr. 1332 wird von Saybusch-Z. statt um 11.20 schon um 10.55 Vorm. nach Dzieditz abgehen und auch den Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 nach Krakau herstellen.

Der gem. Zug Nr. 1625, Abfahrt von Krakau um 4.48 Früh, Ankunft Podgorze-Bonarka um 5.16 Früh, wird vom 1. Mai bis 30. September verkehren.

Nachdem die Schnellzüge Nr. 1 und 2 (zwischen Wien und Krakau) in Hullein ohne Aufenthalt durchfahren, werden die bisher mit diesen Schnellzügen via Hullein hergestellten Anschlüsse von und nach Kremsier-Zborowitz und Bielitz durch die neuen Personenzüge Nr. 13 und 14 bewerkstelligt.

Zwischen Hullein und Kremsier werden versuchsweise in der Sommersaison der neue Nacht-Personenzug Nr. 2227, Abfahrt von Kremsier um 11.05, Ankunft Hullein um 11.23 Nachts, mit Anschluss an die Züge Nr. 18 nach Wien und Nr. 17 und 3 nach Krakau, vom 1. Mai 1895 angefangen, ferner der neue Nacht-Personenzug Nr. 2228, Abfahrt von Hullein um 12.55 Nachts, Ankunft in Kremsier um 1.13 Nachts, mit Anschluss an die Züge Nr. 17 und 3 von Wien und Nr. 18 von Krakau, vom 2. Mai 1895 angefangen in Verkehr gesetzt.

Der Personenzug Nr. 2215 (bisher 2227) wird von Kremsier statt um 12.15 erst um 12.30 Nachm. abgehen und in Holleschau statt um 1.47 schon um 1.32 Nachm. ankommen.

Der Personenzug Nr. 2232 wird von Bielitz statt um 10.05 schon um 9.46 Vorm. abgehen, in Kojetein um 7.06 Abends eintreffen und den Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 909 nach Prerau herstellen.

In der Zeit vom 5. Mai bis incl. 8. September 1895 werden an jedem Sonn- und Feiertage zwischen Friedek-Mistek und Bistritz a. H. folgende Personenzüge verkehren:

Personenzug Nr. 2240, Friedek-Mistek Abfahrt um 6.03 Früh, Bistritz a. H. Ankunft um 8.54 Früh, Personenzug Nr. 2241, Bistritz a. H. Abfahrt um 6.37 Abends, Friedek-Mistek Ankunft um 9.33 Nachts.

Zur Erleichterung des Personenverkehres zwischen Bielitz und Kalwarya werden an Stelle der gegenwärtig zwischen Wadowice und Kalwarya verkehrenden gem. Züge Nr. 2351 und 2352 die neuen gem. Züge Nr. 2331 und 2332 zwischen Bielitz und Kalwarya wie folgt verkehren:

Gem. Zug Nr. 2331, Abfahrt von Bielitz um 2.57 Nachm., Ankunft in Kalwarya um 6.40 Abends, mit Anschluss in Bielitz von Dzieditz, bezw. Wien und Krakau, und in Kalwarya nach Chyrów und Krakau.

Gem. Zug Nr. 2332, Abfahrt von Kalwarya um 7.54 Früh, Ankunft in Bielitz um 11.52 Vorm., mit Anschluss in Kalwarya von Sucha, in Bielitz nach Dzieditz, Wien und Krakau.

Der gem. Zug Nr. 3502 (bisher 3516) wird von Bennisch statt um 6.05 erst um 6.20 Früh nach Troppau abgehen.

Der gem. Zug Nr. 3517 wird von Troppau statt 6.00 erst um 6.10 Früh nach Bennisch abgehen.

Der gem. Zug Nr. 3518 wird von Bennisch statt um 4.15 erst um 4.40 Nachm. nach Troppau abgehen.

Der Personenzug Nr. 2105 (bisher 2131) wird von Mähr.-Ostrau statt um 12.07 schon um 12.01 Nachm. nach Friedek-Mistek abgehen und in Mähr.-Ostrau Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 5 von Wien herstellen.

Alles Nähere ist aus dem affichirten neuen Fahrplan-Placate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, giltig ab 1. Mai 1895, zu entnehmen.

Wien, im April 1895. [291]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Abänderung eines Stationsnamens.

Ab 1. Mai 1895 wird die Station Lanzendorf-Pellendorf der Strecke Wien—Bruck a/L. den Namen Lanzendorf-Rannersdorf führen.

Wien, am 24. April 1895. [292]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Fahrafeld“.

Am 1. Mai 1895 wird die zwischen den Stationen Pottenstein a/d. Triesting und Weissenbach a/d. Triesting gelegene Haltestelle „Fahrafeld“ für den Personenverkehr eröffnet. Die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege. In dieser Haltestelle nehmen sämmtliche Personenzüge Aufenthalt.

Wien, am 25. April 1895. [293]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 24 dieses Blattes vom 23. Februar 1895 (Seite 385) gekündigten, in Nr. 37 vom 28. März 1895 (Seite 579) bis 30. April 1895 verlängerten Tarife und Einzelfrachtsätze für den Güterverkehr zwischen österr.-ungarischen Stationen und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg wird neuerdings, und zwar bis 30. Juni 1895 erstreckt.

Wien, am 24. April 1895. [294]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung in Nr. 43 dieses Blattes vom 11. April 1895, Seite 690, Post 222, betreffend die Anwendung der Coursdifferenzen im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande ist der Giltigkeitsbeginn des Nachtrages V zu Tarif-Theil II a, Heft 1, auf den 1. Februar 1895 richtigzustellen. Ferner sind die unter 7 b und c aufgeführten Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern zwischen österr. Stationen und Paris, dann von Eiern und Wildpret zwischen ungarischen Stationen und Paris zu streichen.

Wien, am 24. April 1895. [295]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der mittelst Kundmachung in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894, Seite 2265, gekündigten Tarife für den Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr (vergleiche auch die Kundmachungen in Nr. 1 dieses Blattes vom 1. Jänner 1895, Seite 9, Nr. 13 vom 29. Jänner 1895, Seite 215, Nr. 27 vom 2. März 1895, Seite 425, und Nr. 38 vom 30. März 1895, Seite 601) wird bis auf Weiteres verlängert.

Wien, am 24. April 1895. [296]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Gemeinsamer Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen etc. (Neuer Nachtrag.) Die General-Inspection hat den Seitens der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft unterm 8. April im Probedrucke vorgelegten Nachtrag VII zum gemeinsamen Tariftheile I mit Erlass vom 13. April 1895, Z. 7287/III, genehmigt.

Der in Rede stehende Nachtrag enthält:

I. Aenderung, bezw. Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses.
II. Aenderung des Verzeichnisses jener österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, für welche der Tariftheil I giltig ist.
III. Aenderung, bezw. Ergänzung des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen.
IV. Aenderung, bezw. Ergänzung der Anlage B (§ 50 des Betriebsreglements).
V. Aenderung, bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebsreglement (§ 50, B 1) genannten, bedingungsweise zur Beförderung auf österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände.
VI. Anhang IV zum Abschnitte A des Tariftheiles I, enthaltend eine Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen Frachtbriefen gestattet ist.
VII. Aenderung, bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände.
VIII. Aenderung, bezw. Ergänzung des Nebengebührentarifes.

Anlangend die im Abschnitte III enthaltenen Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, so erscheinen in dem Nachtrage VII von den Abänderungen des gemeinsamen Tariftheiles I betreffenden Anträgen der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben insbesondere durchgeführt: Die Anträge wegen nachträglicher Anwendung billigerer, am Frachtbriefe nicht vorgeschriebener Abfertigung, ferner wegen Hemmung der Verjährung bei Frachterstattungsansprüchen, wegen Zulassung von Verfügungen, gerichtet auf Weitersendung des Gutes über die Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation u. s. w.

Von den übrigen Anträgen der erwähnten Enquête wird der Antrag wegen Tarifirung gewisser Artikel nach dem Effectivgewichte, statt wie bisher nach dem Ladegewichte, im Wege einer Abänderung der im Nachtrage I zum gemeinsamen Tariftheile I enthaltenen Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel gemäss den diesbezüglich von den Bahnverwaltungen gefassten Beschlüssen (s. Vrdngs.-Bl. Nr. 32, Seite 505), im nächsten, bereits im ersten Probedrucke fertiggestellten Nachtrage zum gemeinsamen Tariftheile I zur Durchführung gelangen. Andere minder wichtige Enquêteanträge stehen derzeit noch bei den Bahnen in Berathung.

Von anderen Bestimmungen des Nachtrages VII ist noch hervorzuheben: Berechnung der Fracht nach Specialtarif 3 für die Rücksendung der in Unterwegsstationen in Folge Verschiebung der Ladung abgeworfenen Mengen Stroh und Heu nach der Versandtstation, sowie die Zulässigkeit der directen Bezahlung des Zolles an das abfertigende Zollamt Seitens des Absenders oder dessen Bevollmächtigten.

Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892. (Nachtrag 4.) Mit Wirksamkeit vom 1. April gelangte der Nachtrag 4 zur Ausgabe, welcher enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.
II. Aenderung des Vorwortes.
III. Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften.
IV. Besondere Bestimmung zum Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.
V. Aenderung des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.
VI. Aenderung und Ergänzung der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
VII. Aufnahme eines Verzeichnisses der dem Tarif angehörigen Stationen und Ladestellen der Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Halle, Hannover, Kassel und Magdeburg.
VIII. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometer-Tariftafeln I und II.
IX. Ergänzung der Stations-Tariftabellen.
X. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
XI. Aenderung der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.
XII. Aenderung des Anhanges zum Tarif.

Tarif für den Deutschen Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) vom 15. April 1893. (Tarifirung von Militärtaschenspiegeln.) Militärtaschenspiegel — das sind kleine geringwerthige Spiegel in Blechhülsen und Blechdeckel — werden als „Metallwaaren“ tarifirt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
739	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	M.-Ostrau	a) Leoben transito (für Sendungen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und nach Zeltweg) b) Prevali	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2498, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe in Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc., giltig vom 1. Juni 1893, im Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlen-Verkehre via Wien	Heller 163 195	Heller 124 164	Heller 39 31	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
740	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	M.-Ostrau	Szczakowa Granica	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2480, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 23·6 24·0	kr. 19·7 16·8	kr. 3·9 7·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
741	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	M.-Ostrau	Blansko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 146 ex 1894, sub Post 2497, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1895	Tarif für den österr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	41·4 Kreuzer	37·2 Kreuzer	4·2 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
742	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz über 2·5 m Länge	Bares	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen per Wasser in Bares einlangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	125 Heller incl. ungar. Steuer	104 Heller incl. ungar. Steuer	21 Heller	Im Kartirungswege		
743	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	K a l k	Ritzdorf	Radkersburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch die Partei. Sendungen müssen zum Bau des öffentl. Krankenhauses in Radkersburg bestimmt und an die Bauleitung desselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1895	Localtarife	91 Heller	65 Heller	26 Heller	Im Kartirungswege		
744	Südbahn-Gesellschaft		Hotel-Einrichtungsgegenstände bei Beförderung als Frachtgut	Wien (Matzleinsdorf)	Pörtschach am See und Velden am Wörthersee	Sendungen müssen zur Einrichtung von dortigen Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1895	L o c a l t a r i f	V e r s c h i e d e n	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimal-Frachtsatze von 112 h pro 100 kg bei Pörtschach, bezw. einem solchen von 114 h pro 100 kg bei Velden bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimal-Frachtsatze von 138 h pro 100 kg bei Pörtschach, bezw. einem solchen von 140 h pro 100 kg bei Velden bei Sendungen in geringeren Quantitäten	V e r s c h i e d e n	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
745	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 25 Kilogramm bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5, bezw. mit den an denselben anschliessenden Zügen	Wien Nordbahnhof	Krakau	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsmässig ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang des bezeichneten Zuges, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Vom 1. Mai 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	930·0 kr.	600·0 kr.	330·0 kr.	Im Kartirungswege		
					Bielitz				817·4 kr.	600·0 kr.	217·4 kr.			
			10 Kilogramm		Troppau				690·2 kr.	530·0 kr.	160·2 kr.			
					Mähr.-Ostrau				658·2 kr.	490·0 kr.	168·2 kr.			

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 20. April 1895 abgehaltenen 37. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1895 fällige **Dividendencoupon Nr. 37 der Actien** unserer Eisenbahn-Gesellschaft mit **75 fl.** Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1895 fällige **Coupon der Genussscheine** mit **50 fl.** schon vom 1. Mai 1895 angefangen

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 23. April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. Wien, 30. April 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1895*) für die Localbahn Lemberg (Kleparów)—Janów.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die privilegirte galizische Actien-Hypothekenbank, der Geheime Rath Graf Wilhelm Siemieński-Lewicki und Roman Graf Potocki die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Lemberg (Kleparów) nach Janów gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Concessionären diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238), sowie des Gesetzes vom 31. December 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Baue und Betriebe einer normalspurigen, theilweise als Strassenbahn mit Locomotivbetrieb auszuführenden Localbahn von Lemberg (Kleparów) nach Janów.

Die Concessionäre sind berechtigt, Fortsetzungen der vorgenannten concessionirten Bahn einerseits von Janów nach Jaworów, andererseits von der Station Lemberg (Kleparów) nach Lemberg (St. Anna) herzustellen und zu betreiben.

Diese Berechtigung erlischt, wenn die Concessionäre von derselben binnen fünf Jahren keinen Gebrauch gemacht haben sollten, und kann von der Staatsverwaltung auch früher als erloschen erklärt werden, wenn die Concessionäre nicht in der Lage sein sollten, die Ausführung dieser Fortsetzungslinie unter den etwa von anderen Bewerbern angebotenen, von der Staatsverwaltung genehmigten Bedingungen zu übernehmen.

Zur Abgabe der bezüglichen Erklärungen wird den Concessionären eine Frist von vier Monaten nach erfolgter amtlicher Mittheilung vor der eventuellen anderweitigen Concessionswerbung eingeräumt werden.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Linie von Lemberg nach Janów sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

*) Enthalten in dem am 17. April 1895 ausgegebenen XXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 55.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 5000 Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

Der Bautermin für die Fortsetzungsstrecken nach Jaworów und nach St. Anna wird vom Handelsministerium gegebenenfalls festgesetzt werden.

§ 4.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahnen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

In Ansehung der zur Anlage der concessionirten Bahn zu benützenden Krakauer Reichsstrasse haben die Concessionäre sich jenen Bedingungen zu fügen, welche von der politischen Landesbehörde als Strassenverwaltung im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegsministerium und mit der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen (Localbahnamt) vorgezeichnet werden.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahnen andere öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. Nr. 238) und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Dagegen wird den Concessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit fünf Procent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte,

ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, (R.-G.-Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 7 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessionsbedingnissen bestimmt.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahnen an dritte Personen zu überlassen.

Der Betrieb der Bahn wird, insofern hierüber nicht mit der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen eine gütliche Vereinbarung zu Stande kommen sollte, von der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) oder von der zu bildenden Actiengesellschaft in eigener Regie geführt werden.

§ 11.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahnen für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises wird das Reinerträgniss der Unternehmung für das günstigste der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen fünf Jahre beziffert.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des fünften Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher jener Annuität gleichkommt, welche zur vierprocentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitals und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass den Concessionären während der noch übrigen Concessionsdauer das Erträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insofern einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Actiencapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Procent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegen-

wärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen nnd unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonds in dem im § 12, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahnen (§ 12) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahnen, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am ersten Tage des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die Localbahn von Lemberg-Kleparów nach Janów.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Lemberg nach Janów ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 15 km pro Stunde innerhalb der Ortschaften und von 30 km ausserhalb der Ortschaften anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Handelsministerium behält sich vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie sowohl für das erste Betriebsjahr eine entsprechende Ermässigung der vorbezeichneten Maximal-Fahrgeschwindigkeiten anzuordnen, als auch überhaupt besondere Bestimmungen hinsichtlich der beim Nachtverkehre einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen, sowie die Bau- und Lieferungsverträge sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der Fürsorge für die beim Baue der Bahnen verwendeten Arbeiter obliegen den Concessionären die gleichen Verpflichtungen, welche die Unternehmer von Staatseisenbahnbauten laut der allgemeinen Bedingnisse der k. k. Staatsbahnen übernehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trace.

Die circa 17·3 km lange Bahn, für welche als Ausgangspunkt des Betriebes die Station Lemberg-Kleparów der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und sohin deren Mitbenützung, sowie jene eines Theiles der currenten Linie letztgenannter Bahn in Aussicht genommen ist, beginnt in km 5·0 der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) und wird vorerst in einer Länge von circa 2 km auf eigenem Unterbau geführt; sodann gelangt die Linie auf die Krakauer Reichsstrasse, welche im Weiteren mit Ausnahme einiger kürzeren Abweichungen von derselben bis in die Nähe der Endstation zur Bahnanlage benützt wird.

Die Endstrecke, sowie die im Süden der Stadt Janów anzulegende Endstation gleichen Namens wird auf eigenem Unterbau hergestellt.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrace können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahnen nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen Benützung des Anschlussbahnhofes Lemberg-Kleparów, sowie wegen Mitbenützung eines Theiles der currenten Linie der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der genannten Eisenbahn-Gesellschaft, sowie mit der betriebführenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes und für die beabsichtigte Mitbenützung eines Theiles der currenten Linie der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) unterwerfen sich die Concessionäre dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der Verwaltung der genannten Bahngesellschaft, bezw. mit der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Handelsministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an den concessionirten Bahnen gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

Bei Abschluss der betreffenden Vereinbarungen ist thunlichst das Formulare der k. k. Staatsbahnen für Schleppbahnverträge zu verwenden.

5. Unterbau.

Die Bahnen sind eingeleisig zu erbauen, und ist dementsprechend, insofern nicht Strassenbenützung eintritt, auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahnen in der Strecke auf eigenem Unterbau ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen.

Bei Contrabögen muss in diesem Falle die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trace noch verbleibende Zwischengerade, für die Constante 3000, mindestens eine Länge von 10 m erhalten.

Das anzuwendende Normale für die Uebergangscurven ist noch vor dem Baubeginne dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Die grösste zulässige Neigung der Bahn wird mit 30 Promille festgesetzt.

An den Neigungsbrüchen sind stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahnen in denselben 2·5 Promille nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 200 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 4·0 m betragen; bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen ist diese Geleisentfernung um mindestens 0·5 m zu vergrössern. Der Abstand von der Mitte eines Magazinsgeleises zu jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist jedoch mit wenigstens 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau in den Strecken auf eigenem Unterbau hat sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4·0 m zu erhalten.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite, sowie auch mit einem der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit entsprechenden Böschungsverhältnisse auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

Die normale Tiefe neuer Seitengräben ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle neu herzustellenden Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern auszuführen, und muss bei sämmtlichen von der Bahn benützten Strassenobjecten auf jeder Seite des passirenden Zuges ein Spielraum von wenigstens 0·7 m zwischen den Fahrbetriebsmitteln und dem Brückengeländer vorhanden sein.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen, ausschliesslich dem Bahnverkehre dienenden Unterbauobjecten dürfen Tragconstructionen von Holz, sowie eventuell hölzerne Mitteljoche angewendet werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 28), ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Falls es das Gewicht und die Constructionsart der zu verwendenden Fahrbetriebsmittel zulässt, wird gestattet, den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahnen die im § 3, lit. h, Absatz 2, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) angeführte zwanzigprocentige Ermässigung der in lit. a und b desselben Paragraphen normirten Belastungen zu Grunde zu legen.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand zu legen.

Bei der Ausführung der Bahnen ist das mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. August 1892, Z. 32.904, für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebene Normalprofil des lichten Raumes, sowie entsprechenden Ortes das im § 2 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) bezeichnete Lichtraumprofil einzuhalten.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahnen ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörden einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständnisse mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftighin darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen im Systeme des schwebenden Stosses nach der mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 30. Mai 1882, Z. 14.581, genehmigten Type, jedoch mit beiderseitigen Winkellaschen und mit Einklinkungen in beiden Laschen auszuführen.

Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte ist derart zu bemessen, dass bei dem grössten vorkommenden Raddrucke die Inanspruchnahme der Schienen — auch unter Berücksichtigung einer grössten zulässigen Abnützung der Schiene von drei Millimeter der Schienenhöhe — höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter beträgt.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen, und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 23 kg betragen.

Die Verwendung von altbrauchbaren Flussstahlschienen gleichen Gewichtes ist gestattet.

Die aus Eichenholz herzustellenden Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·3 m, obere Breite 15 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 14 cm.

In Bögen von 800 oder weniger als 800 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel mindestens entsprechend den vorstehend angeführten Oberbaunormen zu verstärken.

Der Schotterkörper hat innerhalb der Strecken auf eigenem Unterbaue in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·0 m und eine Tiefe von 25 cm, unter dem Schienenfusse gemessen, zu erhalten.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterbettes unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in Stationen und Haltestellen können aus Riegelmauerwerk oder auch aus Blockwänden auf einer Untermauerung hergestellt werden.

Die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk ausgeführt werden; dieselben sind mit den nöthigen Putzgruben auszustatten.

Die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk oder auch ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben stets eine Untermauerung zu erhalten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen angepassten Ausmasse und im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an den Bahnen sind in der Regel nicht herzustellen.

8. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss der Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls seitens des k. k. Handelsministeriums ergehenden Weisungen zu bemessen, bezw. auszuführen.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist, wenn nicht in nächstgelegenen Privatgebäuden ein Raum zur Verfügung gestellt werden kann, ein entsprechend grosser gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei der Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

Die Verfassung des Projectes für die Stationen hat hinsichtlich der Oberbau- und Hochbauanlagen, und zwar sowohl in Betreff des Ausmasses, als auch ihrer räumlichen Anordnung, im Einvernehmen mit der betriebführenden Bahnverwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der diesbezüglichen Entscheidung des k. k. Handelsministeriums.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahnen sind mit einer Telephonleitung, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen eingeschaltet sind, zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Sicherungsanlagen an der Abzweigungsstelle der Localbahn aus der freien Strecke der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) sind derart herzustellen, dass die volle Sicherheit des Verkehres nach allen Fahrtrichtungen verbürgt erscheint.

Das bezügliche, im Einverständnisse mit der obgenannten Bahngesellschaft und der betriebführenden k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen zu verfassende Project unterliegt der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen: Zwei Locomotiven mit je drei gekuppelten Achsen.

Dieselben erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen durchgehende Dampfheizschläuche.

4 Personenwagen, 2 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).

Der Mechanismus der Locomotiven muss nach Art der Tramwaymaschinen verdeckt und derart eingerichtet sein, dass ein Herausfallen glimmender Kohlenstücke oder das Entfliegen von Funken sicher vermieden wird.

Als Brennmaterial ist Coaks zu verwenden.

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten und mit continuirlichen Bremsen, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

Die Vorlage der schematischen, mit den erforderlichen Angaben versehenen Skizzen der Fahrbetriebsmittel hat vor jener der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen. Nach Genehmigung der genannten Pläne für die Fahrbetriebsmittel wird entschieden werden, inwieweit von der im § 3, lit. h, der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109) sowie im Punkte 5 der gegenwärtigen Bedingnisse erwähnten Ermässigung der Verordnungslasten Gebrauch gemacht werden darf.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden

werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

13. Schlussbestimmung.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Tracenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch werden die Concessionäre sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahnen in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert haben, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf den concessionirten Bahnen die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahnen auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1, 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Wien, am 13. März 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 30. März 1895, Z. 6520/G.-I., an die Verwaltungen der österreichischen Localbahnen, betreffend die Vorlage der Personalveränderungs-Ausweise.

Unter Bezugnahme auf die Erlässe der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 3. Februar 1875, Z. 1362/II (kundgemacht im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 16 ex 1875), und vom 23. Mai 1875, Nr. 12.146 ex 1874 (kundgemacht im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 61 ex 1875), mit welchen für die Quartalsausweise über die Personalveränderungen neue Formularien hinausgegeben, bezw. modificirt wurden, wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt, dass die Vorlage der Personalveränderungs-Ausweise künftighin nicht mehr vierteljährig, sondern nur zweimal im Jahre, und zwar für das erste Semester bis 15. Juli und für das zweite Semester bis 15. Jänner des nächsten Jahres zu erfolgen hat.

Wien, am 30. März 1895.

Vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium.

Der k. k. General-Inspector des österr. Localbahnwesens:
Wurmb m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Typenpläne für Signalbuden.) Die Typenpläne für die zur Unterbringung der Glockenschlagwerke nothwendigen Signalbuden wurden genehmigt. [13. April, Z. 21.157.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Accumulatorlade-Stationsgebäude.) Am Wiener Hauptbahnhofe wird für Zwecke der Postverwaltung ein Accumulatorlade - Stationsgebäude hergestellt. [13. April, Z. 21.325.]

— (Bauliche Herstellungen in der Station Střelitz.) Das Project für die Aenderung der Geleiseanlage, sowie für eine Central-Weichen- und Signalsicherungs-Anlage in der Station Střelitz wurde genehmigt. [9. April, Z. 6404.]

— (Aenderung an dem Karolinenthaler Viaduct.) Aus Anlass der für Zwecke des Fabrikanten Franz Baumgartl in Karolinenthal beabsichtigten Tieferlegung der Sohle des Moldau-Mühlarmes werden an den Pfeilerfundamenten des Karolinenthaler Viaductes die geeigneten Sicherungsarbeiten durchgeführt. [5. April, Z. 15.258.]

— (Reactivirung der Personenhaltestelle Baumgarten.) Aus Anlass der in Prag stattfindenden čechoslavischen ethnographischen Ausstellung wird für die Dauer dieser Ausstellung, d. i. vom 25. Mai bis 28. September die während der Prager Jubiläums-Ausstellung bestandene und seither aufgelassene Personenhaltestelle „Baumgarten" in km 412·7—413·0 wieder reactivirt. [13. April, Z. 19.698.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Auflassung eines Bahndurchlasses.) Aus Anlass der durchgeführten Regulirung der Wasserabflussverhältnisse in der Gemeinde Popowitz wird der 2 m weite offene Bahndurchlass mit Eisenconstruction in km 104·810 abgetragen. [26. März, Z. 13.000.]

— (Linie Přelouč—Kalk-Podol: Errichtung einer Rollbahnanlage: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chrudim hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Ersten Kalkofen-Gesellschaft in Prachowitz für die Herstellung einer schmalspurigen Rollbahnanlage in der Ladestelle Neu-Prachowitz für den 4. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Safařik betraut. [G.-I.-Z. 7660.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Niveauübergang.) Das von der Verwaltung der Localbahn Strakonitz-Winterberg vorgelegte Project für die Herstellung eines neuen Niveauüberganges in km 10·690 wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Prag zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Ergebnisse der Commission den Bauconsens zu ertheilen. [7. April, H.-M.-Z. 16.943.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Frachtbegünstigung für Kunstgegenstände der Ersten internationalen Kunstausstellung in Venedig 1895. Die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnverwaltungen haben sich bereit erklärt, für Kunstgegenstände, welche für die in Venedig stattfindende Erste internationale Kunstausstellung bestimmt sind, den Ausstellungstarif zuzugestehen. [18. April, Z. 21.324.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Einstellung von drei Biertransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne eines mit Kühlvorrichtung ausgerüsteten, für Biertransporte bestimmten gedeckten Wagens, wonach drei Stück für die Reichenberger Bierbrauerei und Malzfabrik in Maffersdorf erbaut und in den Fahrpark der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 19.391.]

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im I. Quartale 1895.) In den Monaten Jänner, Februar und März 1895 wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den ihrem Wirkungskreise unterstehenden, im Betriebe befindlichen Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Linie Aussig—Komotau: Erweiterung der Geleiseanlage zum Doblhoff-Schachte nächst Karbitz, Schleppbahn in die Tafelglasfabrik des M. Mühlig in Settenz, Schleppbahn zum Adolf Maria-Förderschacht des A. Schneider bei Hegeholz nächst der Station Ullersdorf.

2. Buschtěhrader Bahn. a) Linie Prag—Eger: Verlängerung des Auszugsgeleises in der Rangirstation Falkenau; oberirdischer Keller, Privat- und Wirthschaftsgebäude in der Station Tirschnitz; Vorbauten bei den Wächterhäusern Nr. 63 und 157, Nebengebäude bei mehreren Wächterhäusern; b) Linie Komotau—Weipert: Privatkohlenschuppen in der Station Sonnenberg. c) Linie Prag—Hostiwitz: Geleise-Drehscheibe und -Brückenwaage im Ringhoffer'schen Etablissement in Prag-Smichow. d) Linien Kladno—Kralup, Lužna-Lischau—Rakonitz, Komotau—Reizenhain: Nebengebäude bei mehreren Wächterhäusern.

3. Graz-Köflacher Bahn. a) Linie Graz—Köflach: Holzconstructionen der Objecte in km 0·971 der Kainachthaler Industriebahn; Kohlenausgleichsbühne in der Station Köflach. b) Linie Lieboch—Wies: Holzconstruction in km 30·775 und 35·625, ferner in km 1·989 der Steieregger Industriebahn; Umgestaltung der Central-Weichen- und Signalstellungsanlage in der Station Preding-Wieselsdorf.

4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. a) Linie Wien—Krakau: Verlängerung des Zollmagazins, Anbau an das Polizeigebäude in der Station Oswięcim; Victualienschuppen für Klüger & Mayer, Vergrösserung und Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes in der Station Trzebinia; hölzerner Schuppen sammt Anbau für Zwecke des Josef Tugendhat in der Station Krakau; oberirdischer Eiskeller in der Nähe des Zollamtsgebäudes am Bahnhofe in Wien; Bauholzschuppen in der Station Prerau. b) Linie Brünn—Prerau: Geleiseerweiterung in der Zuckerfabrik Chropin. c) Linie Nezamislitz—Sternberg: Ueberstellung des Richtperrons und Aufstellung einer Geleisebrückenwaage in der Station Olmütz; Vergrösserung des Getreideschuppens in der Station Sternberg. d) Linie Lundenburg—Brünn: Wächterhaus sammt Nebengebäude Nr. 39 in km 123·940.

5. Kaschau-Oderberger Bahn. Uebergangssteg in der Station Oderberg.

6. Oesterr. Nordwestbahn. a) Linie Wien—Tetschen: Heizhaus in der Station Lissa; Verlängerung der Verladerampe an der Ostseite des Localzollschuppens B um 50 m und Ueberdeckung der ganzen Rampe mit einem Flugdache, Anbau einer Schreibstube an die Locomotivremise in der Station Tetschen; b) Linie Prag—Mittelwalde: Erweiterung der Verladeanlagen in der Station Chwala-Počernitz; Umstellung des Kasernengebäudes in der Station Königgrätz; Aufnahmsgebäude und Signalhütte in der Station Praskačka-Urbanic. c) Linie Chlumetz—Parschnitz: Brückenwaage sammt Waaghäuschen für die Koliner Actien-Zuckerfabrik in der Station Bělohrad. d) Linie Deutschbrod—Rossitz: Bureaueinbau im Güterschuppen in der Station Skutsch. e) Linie Lissa—Prag: Brückenwächterhütte am Bahnhofe in Prag.

7. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung der bestehenden Holzlagerplätze und Einbindung eines Geleises nebst Zufahrtsstrasse, Einleitung des Hochquellenwassers in das Betriebsgebäude „am Spitz" am Wiener Hauptbahnhofe; Auswechslung der zum Wasserkrahn Nr. V führenden Zweigleitung, Auswechslung und Verlegung der Locomotiv-Drehscheibe nebst Geleiseänderungen in der Station Grussbach-Schönau; Verlängerung des Kohlenschuppens, Auswechslung der Umstellvorrichtung bei den Wechseln Nr. 17 und 18 in der Station Kanitz-Eibenschitz; diverse Neuherstellungen in der Ladestelle „Schönweid, chem. Fabrik"; Central-Weichen- und Signalstellanlage in der Station Böhm.-Trübau; Vergrösserung der Wartelocalitäten und des Vestibules mit neuem Corridor und Adaptirung der Nebenräume, Kanzleihütte des Kohlenhändlers J. Neuber am Kohlenbahnhofe in Prag; Waggonbrückenwaage und Bureaugebäude im Zuge der Schleppbahn zur Thonwaaren- und Ziegelfabrik der Firma Dwořak & Fischer in der Station Libšic; Wirthschaftshöfe in der Station Beřkovic-Melnik; Strassenbrückenwaage in der Station Theresienstadt; Wirthschaftshöfe in der

Station Bodenbach; Sicherungsanlage und zwei Stellwerkshütten in der Station Weltrus; zwei Central-Weichenthürme und zwei Stellhütten, neues Eilgutmagazin und Nebengebäude, ferner eine Sicherungsanlage in der Station Aussig. b) Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Freistehende Nebengebäude bei 25 Wächterhäusern; Einleitung des Hochquellenwassers in das Aufnahmsgebäude der Station Simmering; Verbesserungen an der Leithabrücke in km 40·712. c) Linie Střelitz—Okřiško: Erweiterung der Verladerampe in der Station Wladislau. d) Linie Böhm.-Trübau — Olmütz: Strassenbrückenwaage für die Littauer Zuckerfabrik in der Station Hohenstadt.

8. Südbahn-Gesellschaft. a) Linie Wien—Triest: Nebengebäude beim Bahnerhaltungsmagazin in der Station Wien; Frachtenmagazin mit Nebengebäude und Verlängerung des Stockgeleises der Firma Francesco Parisi, diverse Baulichkeiten aus feuerpolizeilichen Rücksichten, und zwar: Untertheilung der Petroleumlagerplätze durch Erddämme, Errichtung von Brandmauern in den Flugdächern I und II, feuersicherer Abschluss in der Frachtenaufgabe und eine Brandmauer in der Frachtenabgabe, endlich Errichtung von fünf Hydranten am Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf; Holzlage und Depot in der Station Pottschach; Schleppbahn in das Stahlwerk der Firma Vogel & Noot in der Station Wartberg-Mürzthal; Trink- und Krahnwasserleitung für die Station Steinbrück. b) Linie Nabresina — Cormons: Hochbauten in der Station Monfalcone, und zwar Adaptirung und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes mit einer bahnseitigen Veranda, neues Frachtenmagazin, zwei Laderampen und Verlegung einer Putzgrube, Umstellung zweier Krahne. c) Linie Marburg—Franzensfeste: Umgestaltung des Handschrankens bei der Wegübersetzung in km 328·642 in einen Zugschranken; elektrische Schienencontacte in den Strecken Welsberg—Olang und Olang—Bruneck, Militärhaltestelle Franzensfeste-Brixen; Blechglühofen sammt Rauchfang im Werkstättenbahnhofe in Marburg; elektrische Schienencontacte in der Strecke Abfaltersbach—Mittewald. d) Linie Bruck—Leoben: Durchlass in km 13·656; Verlängerung der Veranda und Anbau eines Conducteurzimmers und eines Eilgutdepots beim Aufnahmsgebäude in der Station Leoben. e) Linie Pragerhof — Csakathurn: Einsatzkeller in der Station Friedau. f) Linie Kufstein—Ala: Erweiterung der Desinfectionsanstalt in der Station Wörgl. g) Linie Mödling—Laxenburg: Abfahrtsrampe am Verladeplatze bei km 4·3/5 in der Station Laxenburg.

9. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Linie Eisenbrod—Tannwald: Vergrösserung der Locomotivremise, Kohlenschuppen, Ueberstellung der Kohlenrutschen, Aufstellung einer Signalhütte und Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in der Station Tannwald.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 11.964, die seinerzeit mit Erlass vom 6. März 1894, Z. 12.280, dem Reichstags-Abgeordneten Johann Zombari-Ronay und Consorten ertheilte Vorconcession für eine von der Station Uj-Arad der Linie Arad—Temesvár-Józsefváros (Josefstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Jádorlak, Uj-Bodrog, Uj-Vincza. Fönlak, Német-Szent-Péter, Munár, Szekeskut und die Gemarkung der Gemeinde Nagyfalu in der Endstation Varjas mit der Flügelbahn Valkány-Varias der Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Válkany—Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1894, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. April 1895, Z. 19.576, die seinerzeit mit Erlass vom 21. März 1894, Z. 835, dem Samuel Horovitz, Einwohner von Kolosvár (Klausenburg), ertheilte Vorconcession für eine von der Station Lekencze (nächst Sajó Magyaros der Linie Maros-Ludás—Lekencze—Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen) abzweigende, über Galacz (Comitat Besztercze Naszód), Dipse (Dürrbach) und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Ida bis Teke führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1894, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
3. Mit Erlass vom 1. April 1895, Z. 19.576, die seinerzeit mit Erlass vom 2. April 1894, Z. 21.063, dem Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt) und „Sachsen-Grafen“ Gustav Thalmann und dem Dr. Carl Wolff, Director der Allgemeinen Sparcasse in Nagy-Szeben ertheilte Vorconcession für
   a) eine vom Hauptplatze der Stadt Nagy-Szeben ausgehende, durch die Disznódergasse über die Erlenpromenade und mit Berührung der Restauration „zum jungen Walde“ im Szevizbach-Thale mit Benützung der von Nagy-Szeben nach Nagy-Disznód führenden Landstrasse bis Kis-Disznód;
   b) eine von der Linie a) nächst der bei der Gastwirthschaft „zum jungen Walde“ projectirten Station abzweigende und vorläufig bis Resinár führende schmal-, eventuell normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1894, Vorconcession 2, a), b)],

   auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Projectirte elektrische Bahnen im Tátragebiete. (Ausführungsprogramm und Kostenvoranschlag.) Die Interessenten der im Tátragebiete projectirten elektrischen Bahnen haben den Ausbau des gesammten Netzes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 18 ex 1894 und Nr. 30 ex 1895) beschlossen und die Finanzirung der Unternehmung auch bereits sichergestellt. Die Hauptlinie der Bahn wird nächst der Station Poprád-Felka der Linie (Oderberg—) Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn abzweigen und nach Unter-Schmecks (Tátra-Füred), von hier nach Alt- und Neu-Schmecks, eine Abzweigung aber von Unter-Schmecks nach Tátra-Lomnitz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 30) führen. Die Elektricität wird von den Tarpataker Wasserfällen gewonnen werden. Vor Allem wird die Hauptlinie und dann während weiterer zwei Jahre auch die Zweiglinie ausgebaut werden. Die Baukosten der Hauptlinie wurden mit 829.000 Gulden festgestellt; man hofft, sie werde innerhalb eines Jahres dem Verkehre übergeben werden können.

Concessionirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest über Uj-Pest nach Rákos-Palota. (Ertheilung der localbehördlichen Baubewilligung.) Der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss (Gemeinderath) hat in seiner jüngst abgehaltenen Generalversammlung der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabrik in Budapest und Leobersdorf (bei Wien), als Concessionärin einer vom V. Bezirke Budapests (Leopoldstadt) ausgehenden, über Angyalföld und Uj-Pest bis Rákos-Palota zu erbauenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) die localbehördliche Bewilligung zum Ausbau der projectirten Linie ertheilt.

Verbindungsbahn zwischen der im Bau begriffenen Eisenbahn Budapest—Esztergom und der in Ó-Buda (Alt-Ofen) einmündenden Localbahn Budapest (Ó-Buda)—Szent-Endre. (Politisch-administrative Begehung.) Die unter Führung des Ministerialsecretärs Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb als Eigenthümerin der von ihr betriebenen Localbahn Ó-Buda—Filatoridamm—Szent-Endre, und jener der kgl. Ungar. Staatsbahnen als der zukünftigen Betriebführenden der Linie Budapest — Esztergom abgehaltene politisch-administrative Begehungscommission hat sich dafür entschieden, dass eine die Linie Ó-Buda—Szent-Endre an die Linie Budapest—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 ex 1894) anschliessende Verbindungsbahn von der Station Romai-fürdö (Römerbad) der Szent-Endreer Localbahn abzweige und oberhalb des donaurechtsuferseitigen Brückenkopfes der neu zu erbauenden Brücke in die Linie Budapest—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62 ex 1894) einmünde. Die neue Linie wird nicht nur für den Frachtenverkehr bestimmt sein, sondern auch den Personen-Localverkehr zwischen den durch die Donau getrennten nördlichen Gebietstheilen der Hauptstadt und den angrenzenden Extravillan-Bezirken vermitteln. Durch diese Verbindungsbahn wird auch eine Schienenverbindung der donaulinksuferseitigen Stadtbezirke mit der im II. Bezirke gelegenen Hauptstation der Linie Budapest (Ofen)—Kanizsa—Pragerhof hergestellt werden, nachdem sich die Localbahn Ó-Buda—Szent-Endre an das hauptstädtische Betriebsnetz der Pferdebahn anschliesst (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 62, 67, 108 und 114 ex 1894).

Ausland.

Preussen. (Geldbelohnungen an Arbeiter.) Bei den Preussischen Staatseisenbahnen werden auf ministerielle Anordnung den langjährig beschäftigten Arbeitern bei Vollendung einer 25-, 35- und 50jährigen zufriedenstellenden Beschäftigung im Eisenbahndienst besondere Anerkennungen in Form einmaliger Geldbelohnungen zum Betrage von 25—100 Mk. zu Theil. Im Jahre 1894 sind in dieser Weise 1310 Arbeiter bei Vollendung des 25., 277 Arbeiter bei Vollendung des 35. und 14 Arbeiter bei Vollendung des 50. Beschäftigungsjahres belohnt und dafür im Ganzen annähernd 52.000 Mk. aufgewendet worden. Ferner haben sieben der ältesten Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung durch Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens eine Allerhöchste Auszeichnung erhalten.

Frankreich. (Unrichtige Declaration des Gewichtes als Betrugshandlung.) Das „Bulletin annoté des chemins de fer de Lamé fleury“ und die „Voie ferrée“ enthalten zwei Urtheile, das eine vom Tribunal correctionnel in Lille vom 28. Juli 1894, das andere vom Appellhofe in Douai vom 7. November 1894, in welchen ausgesprochen ist, dass die falsche Gewichtsangabe eines Absenders gegenüber einer Eisenbahn unter Beihilfe von Angestellten derselben als Betrug (escroquerie) und nicht als Täuschung (dol civil) zu betrachten und nach Art. 405 des Code pénal zu bestrafen sei.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1895. Nr. 4, S. 143.]

Amerika. (Neue Eisenbahnbrücke über den St. Laurentius-Fluss.) Seitens der Montreal-Brücken-Gesellschaft wurde der Bau einer neuen Brücke über den Laurentius-Fluss (St. Lawrence river) nächst der Station Dalhousie Square ausgeschrieben. Die Länge dieser Flussübersetzung wird circa zwei englische Meilen betragen; das Object besteht aus einer Oeffnung mit 1250 Fuss (381 m) Spannweite, zwei Seitenöffnungen à 500 Fuss (152·4 m), 15 Oeffnungen à 250 Fuss (76·2 m) am südlichen Ufer, und 18 Oeffnungen à 250 Fuss auf der Montreal-Uferseite. Die Brückenbahn wird circa 150 Fuss (45·7 m) über der Wasserlinie liegen. Die Brücke wird für zwei Eisenbahngeleise, ferner zwei Geleise von elektrischen Trambahnen, zwei Fahrstrassen und einen Gehweg hergestellt. Die Kosten des Objectes, dessen Oberbau aus Stahlconstructionen bestehen wird, sind einschliesslich der Zufahrten mit 6,200.000 Dollar und ohne letztere mit 6,000.000 bewerthet. Die Brücke soll von allen in Montreal einmündenden Bahnen als Flussübergang benützt werden. Als Chefingenieur des Baues ist Mr. W. Shanley von Montreal bestimmt. Offerte mit Plänen und Kostenvoranschlägen sind bis 15. Mai an den Secretär der Montreal-Brücken-Gesellschaft in Montreal, St. James Street 17, einzusenden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce“ von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 25. März nach 37tägiger Fahrt mit 687 Gewichtstonnen factischer Ladung von Calcutta in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Colombo 6191 kg Chincona für Venedig; aus Calcutta 52.475 kg Indigo (hievon 5887 kg für Venedig), 111.295 kg Häute (hievon 10.302 kg für Venedig), 135.959 kg Jute (hievon 90.589 kg für Venedig), 313.178 kg Baumwolle (hievon 54.353 kg für Venedig), 12.789 kg Gummilack, 5075 kg Ingwer; aus Madras 50.000 kg Rothholz. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 841.584 fl. ö. W.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsergebniss 1894; XIII. ordentliche Generalversammlung; Statutenänderung.) Der Bericht des Verwaltungsrathes über das Geschäftsjahr 1894 constatirt, dass der frühe Abgang des Eises eine sehr zeitige Betriebseröffnung ermöglichte und nach einer kurzen Unterbrechung durch starke Stürme und neuerlichen Frost die Schiffahrt bei anhaltend günstigen Wasserständen ununterbrochen bis zum Jahresschlusse fortgeführt werden konnte. Trotz dieser vortheilhaften Betriebsverhältnisse in nautischer Beziehung, welche jenen des Jahres 1890 gleichkamen, gestalteten sich weder die Frachtsätze, noch auch die Schlepplöhne günstig, indem das Angebot an Schiffsraum in allen Umschlags- und Hafenplätzen die Nachfrage weitaus überwog. Die Frachtsätze sanken demnach auf einen im Elbeverkehr noch nicht vorgekommenen Tiefstand, der auch seinen Rückschlag auf die Bildung der Schlepplöhne übte. Obwohl daher die Gesellschaft ein weitaus grösseres Güterquantum als im Vorjahre zu verfrachten hatte, wurde trotzdem eine geringere Einnahme im Fracht- wie im Schleppgeschäfte erzielt. Es betrug die Menge der verschifften Güter: im Bergverkehre 365.427·7 (+ 87.427·9) t, darunter mit eigenen Fahrzeugen 161.567 (+ 45.910·7) t, mit Verbandschiffen 203·860·7 (+ 41.517·2) t; im Thalverkehre 361 422·3 (+ 93.125·7) t, und zwar mit eigenen Kähnen 252.132·1 (+ 75.996·4) t, mit Verbandschiffen 109.290·2 (+ 17.129·3) t. Eingenommen wurden dagegen im Frachtgeschäfte Mk. 1,961.413 (— 38.240·61) und fl. 65.056·27 (+ 6497·38), im Schleppgeschäfte Mk. 1,952.759·29 (— 68.124·25) und fl. 6·50 (— 519·50). Die Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt in Dresden hatte vorwiegend mit Reparaturen und Reconstructionen von gesellschaftlichen Fahrzeugen, sowie mit Ersatzbauten, darunter mit dem Bau von zwei Radschleppdampfern zu thun. Für fremde Rechnung wurden, abgesehen von mehreren grösseren Kesselanlagen und verschiedenen maschinellen Anlagen, 4 Schraubendampfer, 3 Radschleppdampfer und 1 Dampfbagger geliefert. Bei Jahresschluss waren für fremde Rechnung 1 Raddampfer und 3 Schrauben-Fährdampfer in Bau. Die Bilanz der Gesellschaft weist unter den Activen unter Anderem auf an Dampfschiffconto fl. 1,282.390·93, an Kettendampferconto fl. 159.960·60, an Frachtschiffconto fl. 1,072.701·77, an Dampfkrahn- und Dampfwindenconto fl. 92.120, an Dampfbaggerconto fl. 6051·53, an Schuten-, Bollen- und Stationszillen-, sowie an Pontonsconto fl. 95.112·11, an Realitätenconto fl. 317.763·20, an Flusskettenconto fl. 159.556·88, an Inventarien fl. 518.293·73, an Materiallagerconto Mk. 196.459·81 und fl. 55.807·21, an Schiffsassecuranzfond-Depotconto fl. 67.693·20, an Reservefond-Depotconto fl. 55.584·75, an Dampfschiff- und Maschinenbauanstaltconto, und zwar für Grundstücke, Gebäude, Betriebs- und Werkzeugmaschinen, Modelle und Diverse Mk. 1,407.223·38, an Fabrikationsbeständen u. s. w. Mk. 270.654·46, an Debitoren Mk. 40.865·37. An Passiven sind eingestellt unter Anderem: Actiencapitalconto fl. 4,000.000, Creditoren Mk. 1,244.069·47 und fl. 16.241·10, Schiffsassecuranzfond fl. 48.924·06, Reservefond fl. 57.742·05, Specialreservefond fl. 20.000, Beamtenunterstützungsfond fl. 24.598·28, Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt fl. 286.725·29, Ueberschuss mit 31. December 1894 fl. 446.581·98. Die am 4. April abgehaltene XIII. ordentliche Generalversammlung beschloss, conform dem Antrage des Verwaltungsrathes, von dem 446.581·98 betragenden Ueberschusse fl. 256.976·65 zu Abschreibungen zu verwenden, dem Reservefond fl. 8757·58, dem Schiffsassecuranzfond fl. 14.453·65 zuzuweisen, fl. 160.000 = 4 pCt. als Dividende an die Actionäre zu vertheilen, fl. 2000 dem Beamtenunterstützungfonde, fl. 1000 dem Specialunterstützungsfonde für das Schiffspersonale zuzuwenden und fl. 3394·10 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters beschloss die Generalversammlung im Sinne des § 41 der Gesellschaftsstatuten, wonach die Beitragsziffer zum Assecuranzfonde alle zwei Jahre von der Generalversammlung zu regeln ist, diesen Fond in den Jahren 1894 und 1895 mit je 1 pCt. vom Werthe des gesammten Schiffsparkes zu dotiren. Schliesslich wurde die vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 7. December 1894, Z. 31.502, genehmigte Aenderung der §§ 30 und 40 der Gesellschaftsstatuten zur Kenntniss genommen. Die erwähnten beiden Paragraphe haben demzufolge nunmehr folgenden Wortlaut:

§ 30. Den Vorsitz in den Verwaltungsrathssitzungen führt der Präsident und in dessen Verhinderung der Vicepräsident; ist auch dieser verhindert, so wählen die anwesenden Verwaltungsräthe aus ihrer Mitte den Vorsitzenden für diese Sitzung. Der Verwaltungsrath versammelt sich mindestens alle zwei Monate einmal und ausserdem, so oft es der Präsident oder dessen Stellvertreter für zweckmässig erachtet oder wenn es von mindestens zwei Mitgliedern des Verwaltungsrathes beantragt wird. Zur Giltigkeit seiner Beschlüsse ist die Einladung aller Verwaltungsräthe erforderlich; er ist beschlussfähig, sobald in Folge ordentlicher Berufung drei Mitglieder anwesend sind. Von Wien abwesende Verwaltungsräthe sind berechtigt, sich bei der Verhandlung durch einen anderen hiezu bevollmächtigten Verwaltungsrath vertreten zu lassen; jedoch darf ein Verwaltungsrath nur die Vertretung eines Abwesenden übernehmen. Die Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Die Stimmenabgabe darf auch mittelst Currende erfolgen; auch können von den vom Sitze der Gesellschaft abwesenden Mitgliedern die Stimmen brieflich oder telegraphisch eingeholt werden. Bei Gleichheit der Stimmen gibt die Meinung des Vorsitzenden den Ausschlag. Falls weniger als fünf Verwaltungsräthe in der Sitzung anwesend sind, gilt jedoch jeder Antrag für abgelehnt, der nicht wenigstens drei Stimmen für sich erhält. Ueber die Verhandlungen des Verwaltungsrathes werden Protokolle geführt und von dem Vorsitzenden und dem Schriftführer unterzeichnet. In diesen Protokollen sind die Anwesenden, die gefassten Beschlüsse und mit welcher Stimmen-

mehrheit dieselben gefasst wurden, anzugeben. Auf Verlangen eines jeden Mitgliedes des Verwaltungsrathes ist dessen von den Beschlüssen abweichende Meinung zu Protokoll zu nehmen. Der Verwaltungsrath ist, unbeschadet der Bestimmungen des Art. 231 H.-G.-B., berechtigt, ein ständiges Comité aus seiner Mitte zu ernennen, demselben einen Theil seiner Befugnisse zu übertragen und dessen Entlohnung zu bestimmen. Der Verwaltungsrath kann, unbeschadet der Bestimmungen des Artikel 234 H.-G.-B., auch einen Theil seiner Vollmachten dem General-Director übertragen.

§ 40. In Ansehung der nach § 37 aufzustellenden allgemeinen Inventur wird bestimmt, dass der Werthverlust, welchen die einzelnen Vermögensstücke im Wege der gewöhnlichen Abnützung erfahren, nicht durch eine jährlich vorzunehmende Schätzung, sondern nach bestimmten Percentsätzen ihres ursprünglichen Werthes festzustellen ist, welche derart normirt sind, dass die Amortisation der Objecte in entsprechender Zeit sichergestellt wird. Zur Ermittlung der in solcher Weise vorzunehmenden Werthabschreibungen (§ 38) sind in Abzug zu bringen: von dem ursprünglichen Werthe der Dampfschiffe 5 pCt., der eisernen Kähne 3 pCt., der hölzernen Kähne 6 pCt., des Inventars der Schiffe und Kähne 4 pCt., der Werkstätten- und Stationsinventare 2 pCt., der steinernen Gebäude 1 pCt., der hölzernen Gebäude 4 pCt., der Flusskette 7 pCt. Die Abschreibungen bei den Schiffen und Kähnen können um ein Drittel der Reparaturskosten gekürzt werden; ausnahmsweise darf bei den Dampfschiffen für die Zeit der Unthätigkeit derselben die Abschreibung nur $3^1/_2$ pCt. betragen. Die Generalversammlung kann beschliessen, dass einzelne dieser Abschreibungen auch mit einem höheren Percentsatze vorgenommen werden.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. April bis zum 5. Mai.

Adriatischer Dienst.

30. April, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani, nach Venedig.

1. Mai, um $4^1/_2$ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän F. Marocchino, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola. Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo: Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca. Veglia. Arbe, Lussingrande, Valcassione nnd Porto Manzo.

1. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän . . . . nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara. Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.

2. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän V. Cattarinich nach Venedig.

3. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän P. Ivellich,, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia. Lesina, Lissa. Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orehich. Terstenik. Meleda, Gravosa. Ragusavecchia, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

3. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän . . . . nach Venedig.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani nach Venedig.

5. „ nm 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich. mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo. Zara, Sebenico, Trau. Spalato. S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus nnd Pucischie.

5. „ um 7 Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän . . . . nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

30. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene“, Capitän C. Zalampich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua. Durazzo, Valona. Santl Quaranta. Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesme, Vathy, Rhodus und Mitylene.

1. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta“, Capitän G. Mariani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von Fiume. Corfu. Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Volo. Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

3. „ um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Mayer, nach Alexandrien. mit Berührnng von Brindisi; Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina nnd Rhodns. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.

4. „ nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Helios“, Capitän T. Androvich, nach Constantinopel, mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräns und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueherschiffung in Constantinopel nach Ineboli. Samsun. Kerasund. Trapeznnt. Batum, Costanza, Odessa, Snlina, Galatz, Braila nnd Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Mai, nm 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperatrix“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said. Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kohe,

21. Mai, nm 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Vindohona“, Capitän . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras. Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung anf eigene Dampfer in Colomho.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferfahrten im Mai 1895.) Im Mai 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Rouen	„Andrássy“	1—10
Liverpool	„Alsatian“	1—10
Hamburg	„Karthago“	1—10
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Szt. István“	10
Rotterdam, Antwerpen	„Matlekovits“	5—15
London	„Wm. Bailey“	5—15
Liverpool	„Saragossa“ (Cuuard Line)	5—15
Rouen	. . . . .	15—25
Barcelona [2]) (via Triest)	„Rákóczy“	25
New-York	„California“	10—20
Gibraltar [1]), London	„Mátyás Király“	21—31
Liverpool	„Aleppo“ (Cunard Line)	21—31
Hull, Newcastle o T	„Bassano“	21—31
Bordeaux	„Deák“	21—31
Algier [1]), Glasgow	„Széchenyi“	21—31
Liverpool	„Andalusian“	21—31
London	„Durham“	25/5—5/6

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührnng dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischeu Continents, eventuell Cadix. berühren.

Import.

Im Mai 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	April
Glasgow	Triest, Fiume	„Zichy“	1—10
Liverpool	Fiume, Triest	„Alleppo“ (Cunard Linie)	1—10
Bordeaux	Triest, Fiume	„Szent László“	1—10
London	„ „	„Narva“	5—15
Hamburg	„ „	„Báthori“	5—15
Liverpool	„ „	„Algerian“	5—15
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Nagy Lajos“	10—20
Glasgow	„ „	„Tihor“	10—20
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Rosario“	10—20
Liverpool	Fiume, Triest	„Kedar“ (Cunard Line)	10—20
Rouen	Triest, Fiume	„Andrássy“	21—31
London	„ „	„Sultana“	21—31
Resario di S. Fè	Fiume	„Petöfi“	21—31
Hull, Newcastle o/T	Triest, Fiume	„Mourino“	21—31
Liverpool	„ „	„Lesbian“	21—31
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Kálmán Király“	21—31

Ueberschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien. China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 18. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Regierungsrathes Moriz Morawitz, die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 24 Actionäre anwesend, welche 7122 Actien mit 503 Stimmen vertraten. Nach Erörterung der Frage des Seitens der Gesellschaft bisher vergeblich angestrebten Correspondenzverkehres mit der Wiener Tramway-Gesellschaft wurde der Geschäftsbericht zur Kenntniss genommen und die Bilanz pro 1894 genehmigt, sowie dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf wurde

über Antrag des letzteren beschlossen, von dem mit 141.363 fl. ausgewiesenen Reingewinne eine 5percentige Dividende von zusammen 78.480 fl. für die im Umlauf befindlichen 15.696 Stück Prioritätsactien zu bestreiten, von dem verbleibenden Betrage 36.900 fl., d. i. 1 fl. 50 kr. per Actie auf die 24.600 Stammactien zu bezahlen, dem Oberbau- und Fahrbetriebsmittel-Erneuerungsfond einen ausserordentlichen Beitrag von 10.000 fl. zuzuwenden und den Rest von 15.983 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Dr. Otto Kerpal, Michael Ritter von Matscheko und Dr. Carl Freiherr von Offermann in den Verwaltungsrath, sowie der bisherigen Functionäre in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. April wurde unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Franz Carl Stradal, die 37. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 68 Actionäre anwesend, welche 21.136 Actien und 795 Genussscheine mit zusammen 1619 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1894 wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Zur Disposition der Generalversammlung standen: Der Betriebsnettogewinn von fl. 2,710.043, die Effectivzinsen des Reservefondes per fl. 178.965 und der Gewinnvortrag aus dem Jahre 1893 per fl. 420.281, mithin eine Gesammtsumme von fl. 3,309.289. Hievon wurden über Antrag des Verwaltungsrathes fl. 62.975 zur Actientilgung, fl. 899.400 als fünfpercentige Zinsen für die circulirenden Actien, fl. 136.470 als Tantième für den Verwaltungsrath und fl. 1,904.750 als zehnpercentige Superdividende für die Actien und Genussscheine verwendet und der Restbetrag von fl. 305.694 auf neue Rechnung vorgeschrieben. Nach Hinzurechnung der auf 9422 Stück bezogener Actien eingezahlten Stückzinsen per fl. 241.556 stellt sich der Gewinnvortrag auf fl. 547.250. Ferners wurde der Verwaltungsrath über seinen motivirten Antrag Seitens der Generalversammlung ermächtigt, die Concession für die Localbahn von Teplitz nach Reichenberg zu erwerben und zur Beschaffung der zum Baue und zur Ausrüstung dieser Localbahn, sowie zur Deckung der bereits gemachten und für die derzeit bestehenden gesellschaftlichen Linien noch zu leistenden Investitionen Prioritätsobligationen in dem von der Regierung als zulässig erkannten Betrage auszugeben.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Franz Stradal zum Präsidenten und Alfred Thieme zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 20. April wurde unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Hofrath Rudolf Ritter von Grimburg, die 9. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft abgehalten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte waren die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres durchaus günstige. Die Gesammteinnahmen betrugen fl. 214.625 (+ 10.515), die Gesammtausgaben fl. 43.207 (+ 1680), so dass zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1893 ein Ueberschuss von fl. 191.381 zur Verfügung der Generalversammlung stand. Letztere beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, von diesem Ueberschusse fl. 8571 in den Reservefond und fl. 1154 in den Erneuerungsfond zu hinterlegen, an die Actionäre ausser den fünfpercentigen Capitalszinsen per fl. 44.700 eine Superdividende von fl. 123.750, d. i. fl. 27·50 per Actie, bezw. Genussschein auszubezahlen und den nach Abzug der Actientilgungsquote und der statutarischen Tantième des Verwaltungsrathes verbleibenden Rest von fl. 606 auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurden die zum Ausscheiden bestimmten Verwaltungsrathsmitglieder Adolf Ritter von Bogusz, Rudolf Ritter von Grimburg, Johann Klima, F. L. Raspi und Fr. Schröckenstein, sowie die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrathes wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 31 (kgl. Eisenbahn-Direction Altona), Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Directionen Berlin und Stettin), Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld), Nr. 38 (kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M.), Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg), Nr. 73 (k. k. priv Oesterreichische Nordwestbahn) und Nr. 79 (k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn) neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (kgl. Ungar. Staatseisenbahnen) der Nachtrag X erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 68 (k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dieses Verzeichniss wird das im August 1892 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene LIX. Stück enthält unter

Nr. 918: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 20. April 1895, Z. 4213, betreffend die Aufhebung der Beschränkung hinsichtlich der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Vöcklabruck in Oberösterreich nach Salzburg.

Nr. 919: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. April 1895, Z. 39.616, betreffend die Behebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Bekes und Eisenburg in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 26. April herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 920: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 18. April 1895, Z. 27.917, betreffend die Bestimmung der Bahnstationen Tyśmieniczany, Tarnowica leśna und Jaremcze als Ein- und Ausladestationen für Klauenthiere und Fleischsendungen.

Nr. 921: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 23. April 1895, Z. 4530, betreffend die Aufhebung der aus Anlass des Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Salzburg getroffenen Massregeln ab 28. April 1895.

Nr. 922: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. April 1895, Z. 7066, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Wiederkäuern (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem politischen Bezirke Skalat in Galizien nach Schlesien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Theilstrecke Mikuliczyn-Woronienka der Linie Stanislau-Woronienka für den Gesammtverkehr.

Am 1. Mai 1895 wird die bisher für den Personenverkehr an Sonntagen eröffnet gewesene Theilstrecke Mikuliczyn-Woronienka der Linie Stanislau-Woronienka dem Gesammtverkehre übergeben werden.

Wien, am 25. April 1895. [297]

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Verbands-Gütertarife, Theil II.

Mit 1. Juni 1895 tritt zu dem Verbands-Gütertarife, Theil II, vom 1. Juli 1893 der Nachtrag IV in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung des Titelblattes.
2. Aenderung des Vorwortes.
3. Eintheilung der deutschen Verbandsstationen in die neuen Verwaltungsbezirke.
4. Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen.
5. Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife.
6. Ergänzungen der Tariftabellen.
7. Ergänzungen der „Kilometer-Entfernungen und Bezeichnung der deutsch-österr. Grenzübergangspunkte, über welche die Frachtsätze dieses Tarifes Geltung haben.
8. Ergänzungen des Anhanges (enthaltend Coursdifferenzen) vom 1. Juli 1894.
9. Aenderung in der Anwendung der Coursdifferenzen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 26. April 1895. [298]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juni 1895 gelangt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarif, „Theil II — Heft 2“ zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Abänderung der speciellen Bestimmungen;
II. Einbeziehung der Station Budapest-kiterö in die Ausnahmetarife Nr. III und IV;
III. Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. V.

Exemplare des Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, sowie durch die Verbandstationen käuflich zum Preise von 10 Heller = 5 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 25. April 1895. [299]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Juni 1895 gelangt je ein Nachtrag zu den Reexpeditionstabellen, Theil I und II, zur Einführung.

Dieselben enthalten:

Nachtrag I zu Theil II.

I. Modification des Verzeichnisses der Stationen und Lagerhäuser unter Anführung jener Artikel, welche in den einzelnen Lagerhäusern zur Reexpedition gelangen können.
II. Berichtigung des Gruppenverzeichnisses.

Nachtrag II zu Theil I.

Modification des Verzeichnisses der Stationen und Lagerhäuser unter Anführung jener Artikel, welche in den einzelnen Lagerhäusern zur Reexpedition gelangen können.

Exemplare dieser Nachträge können bei den Verbandsverwaltungen, auch bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, sowie durch die Verbandstationen käuflich zum Preise von 10 Heller = 5 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 25. April 1895. [300]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr von Stationen belgischer Bahnen nach Agram S. B.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Cichorienwurzeln.

Mit 15. Juni 1895 tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von Cichorienwurzeln in frischem und gedörrtem oder getrocknetem Zustande von belgischen Stationen nach Agram (Zágráb), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, vom 1. Februar 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 25. April 1895. [301]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Separat-Vergnügungszüge von Wien nach Bruck a. d. L. (U.St.B.).

Vom 5. Mai bis incl. 15. September 1895 verkehren an jedem Sonn- und Feiertage Vergnügungszüge von Wien (Staatsbahnhof) nach Bruck a. d. L. (U.St.B.) und retour.

Abfahrt von Wien 1.25 Nachmittags, Rückfahrt von Bruck a. d. L. 8.55 Abends.

Fahrpreise für Civil von Wien nach Bruck a. d. L. und retour II. Cl. fl. 2·40, III. Cl. fl. 1·20, für Militär II. Cl. fl. 1·—, III. Cl. fl. —·60 per Person.

Näheres die affichirte Kundmachung.

Wien, am 27. April 1895. [302]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Der vom 1. Jänner 1889 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Säuren von Pilsen und Stupno-Břas (vormals Radnitz), Stationen der ehemaligen k. k. priv. Böhm. Westbahn, und von Pilsen und Kaznau, Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ehemaligen Mährisch-Schlesischen Centralbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und ehemaligen k. k. priv. Carl Ludwig-Bahn wird mit 15. Juni 1895 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 26. April 1895. [303]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Personenverkehr zwischen Mittelwalde einerseits, Braunau und Halbstadt über Mittelsteine andererseits.

Einführung directer Fahrkarten.

Vom 15. Mai 1895 angefangen gelangen zwischen Mittelwalde einerseits, Braunau und Halbstadt über Mittelsteine andererseits directe einfache und Rückfahrkarten, letztere mit dreitägiger Giltigkeitsdauer, den Tag der Abstempelung mitgerechnet, zur Einführung.

Die Preise dieser Fahrkarten und die Gepäckstaxen betragen:

Für Personenzüge	Tarif-Kilometer	Einfache Fahrkarten			Rückfahrkarten		Für je 10 kg Gepäck für das	
		Classe					Gesammtgewicht	Uebergewicht
		I.	II.	III.	II.	III.		
		Mark						
Mittelwalde-Braunau .	66	5·30	3·90	2·50	6·20	3·90	0·05	0·26
Mittelwalde-Halbstadt .	75	6·20	4·50	2·80	7·40	4·50	0·08	0·26

Wien, am 25. April 1895. [304]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Tarifirung von „Rüben- und Runkelrübensamen".) Vom 1. Juni ab tarifirt der Artikel „Rüben und Runkelrübensamen" im Deutsch-Russischen Verbande auf den Strecken ab Schnittpunkt westlich in der Richtung von Russland nicht mehr nach Ausnahmetarif 2, sondern in Mengen von 5000 kg und mehr nach Classe A 2 und in Mengen von 10.000 kg und mehr nach Specialtarif I. Die neuen, durch diese Tariferhöhung eingeführten Frachtsätze für die Stationen Dalheim und Salzbergen sind bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen zu erfahren.

Kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz. (Eröffnung des Umschlagsverkehres am Kosler Oderhafen.) Am 18. April wurde der Schiffs- und Umschlagsverkehr für Güter in Wagenladungen am Kosler Oderhafen eröffnet. Für das gesammte Abfertigungs-, Lade- und Rangirgeschäft wird dort eine besondere Eisenbahn-Dienststelle eingerichtet, mit welcher bis auf Weiteres auch eine Dispositionsstelle für die Annahme, Wagengestellung, Zuführung und Umladung der Kohlensendungen verbunden wird. Die Umladung der Güter aus den Eisenbahnwagen ins Schiff und umgekehrt übernimmt die Eisenbahn-Verwaltung gegen die für die Breslauer fiscalischen Oderumschlagsstellen durch den Tarif veröffentlichten Gebühren und Bedingungen. Die für die Abfertigung von Gütern am Kosler Oderhafen am 18. April in Kraft getretenen Bestimmungen liegen bei allen Güterabfertigungsstellen zur Einsicht auf.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Tarifirung von „Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen".) Mit dem 1. Juni scheidet der Artikel „Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen)" aus dem für die deutsch-belgischen Strecken bestehenden Ausnahmetarif 4 für den Verkehr von Russland nach Belgien und Frankreich aus. Die Frachtberechnung erfolgt von dem genannten Tage ab bei Aufgabe in Wagenladungen zu den Frachtsätzen des Specialtarifes I und der Nebenclasse A 2.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Tarifänderungen.) Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Gera, Görlitz, Camenz, Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Verbandsstationen der Schweizerischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen andererseits finden vom 16. April an nicht mehr die im Sächsisch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Jänner 1887 enthaltenen Frachtsätze, sondern diejenigen im 3. Nachtrage zu Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife Anwendung, die am 10. April zur Einführung gekommen sind. Soweit indessen die Frachtsätze des Sächsisch-Schweizerischen Gütertarifes bisher billiger waren als die neuen Sätze, kommen bis 10. Juli 1895 noch die ersteren zur Berechnung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
746	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter, auch Dungkalk, bei Aufgabe als Frachtgut	Würbenthal	Troppau M.S.C.B. loco und trs.	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	12	10·8	1·2	Im Kartirungswege		
			Kalksteine, bei Aufgabe als Frachtgut	Würbenthal	Skrochowitz-Braunsdorf				12·6	10·8	1·8			
747	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier, Eiweiss und Eidotter, Albumin (Ei- und Blutalbumin) in Fässern oder Kisten als Frachtgut	den in dem Ausnahmetarife Nr. 14 des Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband genannten ungarischen Stationen (oder umgekehrt)	Brügge (loco und transit), Station der Belgischen Staatsbahnen	Bestimmungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifes	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis 31. December 1895	Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	per 1000 kg in Franken: Die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife ausgewiesenen Frachtsätze für die Station Antwerpen erhöht um 2·96 Franken pro Tonne		Im Kartirungswege		An Coursdifferenzen sind die Beträge des Anhanges zum Tarifhefte 3 (Ausnahmetarif Nr. 14) zu berücksichtigen
748	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quadersteine und Platten, beide roh behauen, ungeschliffen, aus Pos. 8–57, dann Bruchsteine aus Pos. 8–58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Greifenstein-Altenberg	Hütteldorf-Hacking	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	17 kr., bezw. 13 kr.	12 kr.	5 kr., bezw. 1 kr.	Im Kartirungswege		
				Kritzendorf						11	6 kr., bezw. 2 kr.			
749	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Positionen G—3 und G—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Olmütz (via Troppau)	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	66 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
750	Südbahn-Gesellschaft		Soda, rohe (Ammoniaksoda)	S z i s z e k	Cormons trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Abfertigung mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen auf Grund der Bestimmungen des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	20·72 Francs pro Tonne — 1000 kg	13·60 Francs pro Tonne — 1000 kg	7·12 Francs pro Tonne — 1000 kg	Kartirung		
751	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Mahlproducte und Mehl der Posit. M-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	E n c s e via Lajta Ujfalu—Ebenfurth	Wien (Matzleinsdorf) Wien Staatsbahnhof Wien E.W.A.	a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und b) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf den Frachtbriefen ist die Route via Lajta Ujfalu—Ebenfurth vorzuschreiben. Die bezüglichen allgemeinen und besonderen Bestimmungen sind einzuhalten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverbandstarif vom 1. December 1893	a) 95 Heller b) 91 „	a) 87 Heller b) 83 „	a) 8 Heller b) 8 „	Im Kartirungswege		
752	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Brenn- und Schnittholz	Donawitz	Leoben S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat die Partei innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. ermässigter Kartirungssatz lt. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1894 fortl. Nr. 2621	5 kr.	4 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
753	Südbahn-Gesellschaft		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 21. März 1895, sub Post 538, für Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungsgegenstände, dann Fabrbetriebsmittel nach Balaton-Szent-György publicirten ermässigten Sätze sind, exclusive der Relation ab Graz, unter den gleichen Bedingungen auch für derartige Sendungen nach Zala-Szent-Iván giltig											
754	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 gelangt für die zum Baue einer neuen Kämmerei und Wollwäscherei in Zwodau dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben, und in der Station Davidsthal oder Falkenau a. d. Eger zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes Theil II der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
755	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, auch verzinkt etc. Eisen und Stahlwaaren etc. Eisen (Roh) aller Art etc. Emailgeschirre } der Positionen E—6, E—7 und E—8 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893	Tischnowitz (L.B.)	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe in beliebigen Quantitäten als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	18·5 Kreuzer	15·1 Kreuzer	3·4 Kreuzer	Im Kartirungswege		
				oder vice versa										
756	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thran [Fischthran] (ausgenommen Leberthran), Harzöl, Walfischfett	Jungbunzlau (B.N.B.)	Altona Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk) } Brake Bremerhaven (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof) Geestemünde (Freihafen u. Zollinlandsbahnhof) Nordenham } Hamburg B. Harburg H. Wilhelmsburg } Lübeck Stettin Swinemünde Warnemünde	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Mai 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1894		Pfge. 327 322 342 322 325 221 254 257		Im Kartirungswege		Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandsätze auch für Swinemünde Giltigkeit
				oder vice versa										
757	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kohlen, Coaks und Briquetts (Presskohle)	Rothkosteletz	Rossitz	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 1 des citirten Localtarifes	Bis auf Widerruf, vorläufig längstens bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883	21·0 kr. ö. W. Noten	19·0 kr. ö. W. Noten	2·0 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 47 ex 1895, sub Post 716, soll es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen“, 4. Zeile, anstatt „von Granica“ richtig „mit Granica“ heissen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 20. April 1895 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1895 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A per 1500 Mark der deutschen Reichswährung 88 Stück, und zwar:

von	341	bis	344	von	6197	bis	6200
„	389	„	392	„	6477	„	6480
„	617	„	620	„	6589	„	6592
„	3589	„	3592	„	6933	„	6936
„	4025	„	4028	„	7173	„	7176
„	4041	„	4044	„	10441	„	10444
„	4485	„	4488	„	10909	„	10912
„	4617	„	4620	„	11529	„	11532
„	5309	„	5312	„	11941	„	11944
„	5713	„	5716	„	12065	„	12068
„	6081	„	6084	„	12213	„	12216

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B per 300 Mark der deutschen Reichswährung 200 Stück, und zwar:

von	14041	bis	14060	von	30141	bis	30160
„	20141	„	20160	„	31141	„	31160
„	22341	„	22360	„	35261	„	35280
„	23401	„	23420	„	36521	„	36540
„	24901	„	24920	„	36901	„	36920

Die Auszahlung dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1895 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1895 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark der deutschen Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in derselben Valuta oder in Gulden ö. W. Silber in dem dem Courswerthe der Mark entsprechendem Betrage:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1886, lit. B, Nr. 22735.
„ „ „ 1887, lit. A, Nr. 4612.
lit. B, Nr. 13481, 13482, 38526, 38527, 38528, 38529, 38530, 38531, 38532, 38901, 38915.
Aus dem Verlosungsjahre 1888, lit. B, Nr. 17108, 17112.
„ „ „ 1889, lit. B, Nr. 37485.
„ „ „ 1890, lit. A, Nr. 4242, ·4243, 4244, 4390, 8940.
Aus dem Verlosungsjahre 1890, lit, B, Nr. 21755, 21756, 21757.
„ „ „ 1891, lit. B, Nr. 15651, 15652, 15653, 31613.
Aus dem Verlosungsjahre 1892, lit. A, Nr. 5456.
lit. B, Nr. 15662, 19924, 19925, 22121, 25238, 25239, 26169, 3245 .
Aus dem Verlosungsjahre 1893, lit. B, Nr. 18800, 19985, 23088, 23089, 23090, 23091.
Aus dem Verlosungsjahre 1894, lit. A, Nr. 3846.
lit. B, Nr. 14213, 15344, 15345, 15356, 15357, 15358, 15359, 15360, 18421, 18422, 20374, 20376, 20377, 20378, 20379, 28235, 28237, 28239, 28240, 29951, 29957.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 22. April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 20. April 1895 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 20. April 1895 stattgefundenen 37. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 126 Actien dieser Eisenbahn-Gesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

	131	515	1482	1595	1665	1918	2071	2130
2486	2981	3211	3519	3966	4695	4853	5062	5097
5289	6030	6551	6623	6651	7261	7319	7335	7354
7430	7614	8138	8279	8371	8441	8567	8774	8957
9015	9194	9486	9561	10212	10428	10453	10647	11228
11531	12214	12475	12557	12566	13186	13668	14126	14229
14352	14467	14564	14821	14970	15020	15082	15101	15102
15297	15524	16148	16474	16747	16921	17432	18012	18090
19138	19310	19702	19851	20015	21094	21342	22133	22218
22477	22544	22707	22936	22964	23138	23213	24172	24420
24739	24759	24788	25023	25052	25290	25293	25352	25445
25768	25788	26413	26828	26920	27837	28010	28171	29747
29783	30637	31012	31247	31926	32570	33022	33186	33470
33636	33701	34441	35403	36171	36416	36840	37078	37315
37559.								

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 38 und des Talons am 1. Juli 1895 mit 500 fl. ö. W. (fünfhundert Gulden ö. W.) Bankvaluta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1893: 1 Stück Nr. 6067.
„ „ 1894: 6 „ Nr. 10269 11973 18397 21394 33023 33267.

Bei der Einlösung der ausgelosten Actien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 22. April 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 2. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus der Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und dem Minister für Cultus und Unterricht vom 24. April 1895,*) womit in Durchführung des Gesetzes vom 16. Jänner 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 21), betreffend die Regelung der Sonn- und Feiertagsruhe im Gewerbebetriebe, die gewerbliche Arbeit an Sonntagen bei einzelnen Kategorien von Gewerben gestattet wird.

§ 1.

Die Sonntagsruhe hat spätestens um 6 Uhr Morgens eines jeden Sonntags, und zwar gleichzeitig für die ganze Arbeiterschaft jedes Betriebes zu beginnen und mindestens 24 Stunden zu dauern (§ 1, Artikel II des Gesetzes vom 16. Jänner 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 21).

§ 2.

Auf Grund des § 1, Artikel VI des citirten Gesetzes wird die gewerbliche Arbeit an Sonntagen bei den im nachstehenden Verzeichnisse enthaltenen Kategorien von Gewerben, bei denen ihrer Natur nach eine Unterbrechung des Betriebes oder ein Aufschub der betreffenden Arbeit unthunlich, oder bei denen der Betrieb an Sonntagen im Hinblicke auf die täglichen oder an Sonntagen besonders hervortretenden Bedürfnisse der Bevölkerung oder des öffentlichen Verkehres erforderlich ist, für die in diesem Verzeichnisse angeführten Arbeitsverrichtungen unter den dort aufgestellten Bedingungen und Beschränkungen gestattet.

Bezeichnung derjenigen Gewerbe, bezw. Arbeitsverrichtungen, für welche die Sonntagsarbeit überhaupt oder in bestimmtem Zeitausmasse gestattet ist.	Den an Sonntagen länger als drei Stunden beschäftigten Arbeitern ist als Ersatzruhe zu gewähren:
43. Schiffergewerbe auf Binnengewässern. Die Sonntagsarbeit ist gestattet.	Eine 24stündige Ruhezeit am darauf folgenden Sonntage oder an einem Wochentage oder je eine sechsstündige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche.
46. Güterbeförderung. Die Sonntagsarbeit ist gestattet zum Behufe der Aufgabe von Eilgut bei Eisenbahnen und Dampfschiffen, bezw. zum Behufe der Uebernahme und Zustellung von Eilgut an die Empfänger.	Eine 24stündige Ruhezeit am darauf folgenden Sonntage oder an einem Wochentage oder je eine sechsstündige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche.

*) Enthalten in dem am 25. April 1895 ausgegebenen XXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 58.

§ 4.

Die Sonntagsarbeit ist ferner gestattet für das Entladen der von der anschliessenden Eisenbahn auf die Industriegeleise (Schleppbahn) gestellten Wagen durch die Arbeiter des betreffenden Etablissements, dann beim Beladen, hiebei jedoch nur insofern, als das Etablissement durch Einhaltung der Sonntagsruhe gegenüber der anschliessenden Bahnunternehmung in materielle Nachtheile (Pönalien wegen zu langer Benützungsdauer der Wagen etc.) verfallen würde.

§ 5.

Den an Sonntagen bei den in den §§ 3 und. 4 bezeichneten Arbeiten länger als drei Stunden beschäftigten Arbeitspersonen ist die Ersatzruhe gemäss den Bestimmungen des § 12, Absatz 2, zu gewähren.

§ 14.

Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetze vom 16. Jänner 1895 (R.-G.-Bl. Nr. 21), in Wirksamkeit.

§ 15.

Gleichzeitig treten die Verordnungen vom 27. Mai 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 83), vom 30. Juli 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 108), vom 21. September 1885 (R.-G.-Bl. Nr. 143), vom 12. Mai 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 85) und vom 21. August 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 181) ausser Kraft.

Bacquehem m. p. **Wurmbrand** m. p. **Madeyski** m. p.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Jahre 1894.

Im Jahre 1894 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 1006·432 km neuer Eisenbahnen (gegen 721·805 km im Vorjahre) mit 232 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 21 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 13 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 46 Theilstrecken, von denen 2 Eigenthum der k. k. österr. Regierung, 2 Eigenthum der kgl. ungar. Regierung, 2 Eigenthum der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung, die übrigen Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:					
K. k. Oesterr. Staatsbahnen . .	2	98·445	—	2	13
Murthalbahn	1	76·119	1	—	26
Unterkrainer Bahn	2	62·149	—	1	10
Gailthalbahn	1	30·220	1	—	7
Localb. Deutschbrod-Humpoletz	1	25·031	1	—	4
„ Wotic-Selčan	1	16·410	1	—	4
„ Reichenberg-Gablonz .	3	21·486	1	1	12
„ Monfalcone-Cervignano	1	16·353	1	—	4
Lemberger elektrische Bahn .	5	8·333	—	2	3*
Dampftramway Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	2	6·834	1	1	16
Localbahn Station Auspitz (K.F.N.B.)—Stadt Auspitz	1	6·780	1	—	1
Salzkammergutbahn	1	3·730	1	—	1
Elektr. Bahn Baden-Helenenthal	1	3·174	—	—	15
Gmundener elektrische Bahn .	1	2·530	—	—	8
Grazer Schlossbergbahn . . .	1	0·212	—	—	2
Zusammen . . .	24	377·806	9	7	126

* Ausser diesen 3 Stationen noch verschiedene Haltestellen

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
II. In den Ländern der ungarischen Krone:					
Localbahn Versecz-Kubin . . .	1	84·611	1	—	11
Slavonische Localbahnen . . .	2	72·689	1	1	9
Torontaler Localbahnen . . .	1	72·467	—	1	11
Ungarische Staatsbahnen . . .	2	61·907	1	—	12
Unghthalbahn	2	43·0	1	—	8
Zsitvathalbahn	1	40·8	1	—	6
Localbahn Debreczen—N.-Leta	2	39·3	1	1	8
„ Körös-Belovár . . .	1	33·2	1	—	4
„ Kaschau-Torna . .	2	18·304	—	2	4
„ Kaposvar-Mocsolad .	1	26·217	1	—	5
Csetnekthalbahn	1	23·808	1	—	7
Localbahn Szombathely-Rum .	1	21·0	1	—	7
„ Szepes Olaszi-Szepes Varalja	1	9·5	1	—	2
Localbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Nagy-Disznod .	1	7·353	1	—	1
Localbahn Gunja-Brčka	1	2·47	—	—	1
Zusammen . . .	20	556·626	12	5	96
III. Im Occupationsgebiete:					
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen	2	72·0	—	1	10

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 31. Mai die Theilstrecke der Lemberger elektrischen Bahn vom Staatsbahnhofe zur Hetmanskagasse (5 km).

Am 1. Juni die Theilstrecke Grosslupp—Rudolfswerth (53·855 km) mit der Abzweigung Rudolfswerth—Strascha (8·294 km) der Unterkrainer Bahnen. Dieselbe beginnt am südlichen Ende der Station Grosslupp der bereits eröffneten Theilstrecke Laibach—Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Schalna (Haltestelle), Weixelburg, Sittich, Sanct Veit bei Sittich (Haltestelle), Rodokendorf, Grosslack, Treffen, Hönigstein, Rudolfswerth nach Strascha. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der

k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 63.]

Am 11. Juni die Friauler Bahn Monfalcone-Cervignano mit dem Anschlusse in Monfalcone an die Südbahn und den Stationen Ronchi Fr. B., Pièris-Turriaco, Villa Vicentina und Cervignano (16·353 km). Der Betrieb wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 66.]

Am 3. Juli die Verbindungsstrecke Ischl (Localbahnhof)—Ischl (Staatsbahnhof) der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft (3·73 km) mit der Haltestelle Kaltenbach und der Station Ischl Staatsbahnhof (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 85.]

Am 12. Juli die Fortsetzungsstrecke Gablonz a. N.—Wiesenthal der Reichenberg-Gablonzer Localbahn (6·846 km) mit den Verkehrsstellen ab Gablonz: Ober-Gablonz, Neudorf a. N., Bad Schlag, Unter-Wiesenthal und Wiesenthal a. N. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 88.]

Am 16. Juli die normalspurige Theilstrecke Baden (Südbahn)—Helenenthal der Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau (3·174 km) mit den Stationen Baden (Südbahn) und Rauhenstein und den dazwischen gelegenen Haltestellen: Bahnhofstrasse, Rainerbrücke, Löwenbrücke, Franzensbad, Johanesgasse, Pelzgasse, Doblhoffbrücke, St. Genois, Deisenhofer, Hildegardbrücke, Wasserleitung, Helenenstrasse und Weilburg. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 91.]

Am 18. Juli die von der Station Auspitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz führende Localbahn (6·78 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 91.]

Am 1. August die Verbindungsstrecke vom Staatsbahnhofe in Linz zu dem neu errichteten Umschlagsplatze (4·333 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 87.]

Am 11. August die Localbahnstrecke Arnoldstein—Hermagor (Gailthalbahn) (30·22 km). Dieselbe beginnt in der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnen und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Nötsch am Dobratsch, Emmersdorf (Haltestelle), Sanct Stefan-Vorderberg, Görtschach-Förolach, Presseger See (Haltestelle), Vellach-Kühnburg (Haltestelle) nach Hermagor. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 93.]

Am 13. August für den Personen- und Gepäcksverkehr die schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Gmunden der Salzkammergutbahn in die Stadt Gmunden (2·53 km) mit den Stationen Gmunden (Staatsbahnhof) und Stadtplatz Gmunden und den dazwischen gelegenen Haltestellen Zum grünen Wald, Kraftstation, Rosenkranz, Stadtpark (Ausweiche), Parkstrasse, Hotel Bellevue und Postgebäude. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 123.]

Am 18. August die Localbahn von Přivoz nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz (Dampftramway) (6·834 km) mit den Stationen und Haltestellen: Ostrau-Přivoz-Personenbahnhof, Ostrau-Přivoz-Frachtenbahnhof, Mähr.-Ostrau-Stadt und Witkowitz, dann die Haltestellen: Ellgother Strasse, Gasanstalt, Ausweiche Heinrich-Schacht, Teichgasse, Neugasse, Schleifmühlgasse, Salomon-Schacht, Evangelische Kirche, Unter-Franzensthal, Ausweiche Tiefbauschacht, Ober-Franzensthal und Zabrzeher Strasse. Die 0·808 Kilometer lange Strecke zur Ostrawitzabrücke war noch nicht eröffnet. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 123.]

Am 2. September die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (25·031 km) mit dem Anschlusse in Deutschbrod an die Oesterr. Nordwestbahn und den Stationen und Haltestellen Bad Peterkau, Linden, Heraletz-Pollerskirchen und Humpoletz. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 99.]

Am 1. October die Localbahn Wotic-Selčan (16·41 km). Dieselbe beginnt in der Station Wotic der Linie Gmünd—Prag der k. k. Staatsbahnen und führt über die Haltestelle Janowic bei Wotic und über die Stationen Stětkowic und Amschelberg nach Selčan. Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 117.]

Am 9. October die schmalspurige Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn) (76·119 km). Dieselbe beginnt in der Station Unzmarkt der Linie Amstetten—Pontafel und führt über die Stationen, bezw. Haltestellen: Lind (Haltestelle), Nieder-Wölz, Teufenbach, Frojach-Katschthal, Triebendorf (Haltestelle), Murau, Kaindorf (Haltestelle), St. Lorenzen o. Murau, Cäciliabrücke (Haltestelle), Wandritschbrücke (Haltestelle), Stadl a. d. Mur, Einach (Haltestelle), Turrach, Predlitz (Haltestelle), Kendlbruck (Haltestelle), Ramingstein (Haltestelle), Thomathal, Madling (Haltestelle), St. Leonhard (Haltestelle), Tamsweg, Wölting (Haltestelle), St. Andrä-Göriach (Haltestelle), Lintsching (Haltestelle), Maria Pfarr, nach der Station Mauterndorf. Der Betrieb dieser Linie wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 117.]

Am 11. October die Theilstrecke Wiesenthal a. N.—Tannwald (7·946 km) und am 15. October die Flügelstrecke Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf (6·694 km) der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Hiebei gelangten auf der Theilstrecke Wiesenthal a. N.—Tannwald die Stationen Morchenstern, Unter-Morchenstern und Tannwald für den Gesammtverkehr, die Haltestellen Morchenstern-Kleinpolen und Unter-Tannwald für den Personen- und Gepäcksverkehr; auf dem Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf die Stationen Georgenthal-Albrechtsdorf und Josefsthal-Maxdorf für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Antoniwald für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 128.]

Am 30. October die Theilstrecke der Lemberger elektrischen Bahn von der Hetmanskagasse zur Peter und Pauls-Kirche (2·190 km).

Am 20. November die k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka (94·112 km). Dieselbe beginnt am südlichen Ende der Station Stanislau der Linie Lemberg—Suczawa und führt über die Stationen Bratkowce, Týsmieniczany, Tarnawica leśna, Nadworna, Łojowa, Delatyn, Dora

(Haltestelle), Jaremcze, Mikuliczyn, Tartarów, Worochta nach der Station Woronienka. Die Theilstrecke Mikuliczyn—Woronienka gelangte bis auf Weiteres nur für den Personenverkehr zur Eröffnung und blieb auch dieser vorläufig auf die Sonntage beschränkt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 134.]

Am 25. November die Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz (0·212 km) mit den beiden Endstationen.

Am 12. December die Endlinien der Lemberger elektrischen Bahn (1·143 km), d. i. die Ergänzung der Hauptlinie von der St. Peter und Pauls-Kirche bis zum Ende der Lyczakower Strasse und des Flügels von der vorgenannten Kirche bis zum Lyczakower Friedhofe.

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 9. April die Torontaler Localbahn Nagy-Becskerek-Pancsova (72·467 km) mit den Stationen und Haltestellen: Nagy-Becskerek (Ausgangspunkt), Nagy-Becskerek-Begapart (bestehende Station), Sandorudvar (Abzweigestation), Ecska-Zsigmondfalva, Tomasovacz, Ozora, Antalfalva, Torontal-Vasarhely, Czrepaja, Ferenczhalom, Torontal-Almas und Pancsova.

Am 5. Juni die Linie Ungvar—Dubrinics der Ungthal-Localeisenbahn-Actiengesellschaft (31 km) mit den Stationen und Haltestellen: Ungvar (bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen), Ungvar H., Neviczke, Neviczkevar H., O-Kemencze, Perecseny und Dubrinics.

Am 1. Juli die Strecke Szepsi—Meczenzéf (15·36 km) nebst der dem Frachtenverkehre dienenden Abzweigung Pocskay—Luciabanya (2·944 km) der Localbahn Kaschau-Torna mit den Stationen Szepsi (bestehende Station), Jószó, Pocskay und Meczenzéf, sowie Luciabanya.

Am 19. Juli die Reststrecke Dubrinics—Nagy-Berezna der Ungthalbahn mit den Stationen Kis-Berezna und Nagy-Berezna (12 km).

Am 23. August die Localbahn Kaposvar-Mocsolád (26·217 km) mit dem Anschlusse in Kaposvar (Station der ungarischen Staatsbahnstrecke Dombovar—Zakany) und den Stationen Toponár, Répós, Somodor-Aszaló, Mernye und Mocsolád.

Am 28. August die Localbahn Hermannstadt (Nagy-Szeben)—Nagy-Disznod mit den Stationen Nagy-Szeben und Selemberk (bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) und Nagy-Disznod (7·353 km).

Am 7. September die Zsitvathalbahn mit den Stationen Nagy-Surany (bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen), Zsitva-Födemes, Manya, Verebély, Zsitva-Ujfalu, Thaszár und Aranyos-Marót (40·8 km).

Am 12. September die 2·47 km lange Fortsetzungsstrecke Gunja—Brčka der Localbahn Vinkovce-Brčka mit der Station Brčka.

Am 12. September die Localbahn Körös-Belovar mit den Stationen Körös (bestehende Station der südlichen Hauptlinie der Ungarischen Staatsbahnen), Szent-Ivan-Zsabno, Rovisce und Belovar (33·2 km).

Am 15. October die Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varalja mit den Stationen Szepes-Olaszi (bestehende Station der Kaschau-Oderberger Bahn), Welbach und Szepes-Varalja (9·5 km).

Am 13. November die Csetnekvölgyer Localbahn mit dem Anschlusse in Pelsöcz an die königl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Kun-Tapolcza, Czetnek város, Csetnek, Restér, Ochtina, Rochfalva und N.-Szlabos (23·808 km).

Am 3. December die Strecke der Slavonischen Localbahn Nasice—Uj-Kapela-Batrina (59·637 Kilometer) mit der Flügelbahn Pleternica-Pozega (13·052 km) mit dem Anschlusse in Nasice an die bestehende Station und den Verkehrsstellen Zoljan, Londjica, Lješkovica, Caglin, Ciglenik, Pleternica, Ratkovica und Uj-Kapela-Batrina (Anschluss an die kgl. Ungarischen Staatsbahnen) auf der Hauptbahn, ferner Blacko-Zaksic und Pozega auf der Flügelbahn.

Am 8. December die Localbahn Versecz-Kubin (84·611 km) mit dem Anschlusse in Versecz an die bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Vlaikovec, Ulma, Temes-Miklós, Károlyfalva, Alibunar, Torontal-Petrovoszelló, Leánykut, Mromorak-Délibláт, Bavoniste, Temes-Kubin und Kubin-Dunapart.

Am 8. December die Localbahn Debreczen—Nagy-Leta (32·72 km) nebst Flügelbahn Sarand-Derecske (6·58 km) mit dem Anschlusse in Debreczen an die bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Szepes-Söstö, Mike-Péres, Sáránd, Hajdú-Bagos, Hosszú-Palyi, Monostor-Palyi und Nagy-Léta auf der Hauptbahn, ferner Derecske auf der Flügelbahn.

Am 10. December die Localbahn Szombathely (Steinamanger)-Rum (21 km) der transdanubischen Localbahnen mit dem Anschlusse in Szombathely an die bestehende Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Szt.-Király, Szt.-Kereszt, Taplanfa, Kojed, Szecheny, Csempecz-Kopács und Rum.

Am 15. December die Strecke Nagy-Bocskó—Rahó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (34·547 km) mit den Stationen Nagy-Bocskó, Lonka, Erdezvölgy, Visóvölgy, Fejérpatak, Berlebás und Rahó. Die bereits im öffentlichen Verkehre stehende Linie Marmaros-Sziget—Nagy-Bocskó der Marmaroser Salzbahn dient als Péagestrecke.

Am 21. December die Theilstrecke Raho—Körösmezö der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (27·36 km) mit den Stationen Tiszaköz, Bilin, Borkút, Kevele und Körösmezö für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

III. Im Occupationsgebiete:

Am 14. October die Strecke Travnik—Bugojno (41 km) mit der Abzweigung D.-Vakuf—Jajce (31 km) der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit den Stationen und Haltestellen: Turbet, Goles, Kómar, Oborci, Donji Vakuf, Kopcic und Bugojno, ferner Babinoselo, Vijenac und Jajce.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budgetausschusses vom 26. April wurde die Berathung über den Etat des Handelsminsteriums fortgesetzt.

Es wurden die Titel 2 bis 6 („Handelsstatistik, Gewerbe-Inspection, General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen") und Titel 9 („Lagerhäuser in Triest") in Berathung gezogen (Referent Dr. Hallwich.)

Abg. Dr. Fux befürwortete in wärmsten Worten die möglichst rasche Inangriffnahme der vom Landtage Mähren einstimmig empfohlenen Localbahnen und beantragte folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, die schwebenden Verhandlungen bezüglich der Erbauung der Localbahnen Grulich-Hochstein, Bärn-Andersdorf, Hof- und Olbersdorf-Hotzenplotz derart zu beschleunigen, dass der Bau dieser Localbahnen noch im Laufe des Jahres 1895 in Angriff genommen werden kann."

Abg. Lupul besprach nochmals den in einer vorangegangenen Sitzung erörterten, mit 1. Mai d. J. neu einzuführenden Fahrplan auf der Linie Wien—Czernowitz und sprach den Wunsch aus, dass der zwischen Wien und Lemberg zu activirende Schnellzug bis nach Czernowitz fortgesetzt oder dass doch wenigstens eine Einrichtung getroffen werde, um eine Beschleunigung des Verkehres auf der Strecke Lemberg—Czernowitz zu erzielen.

Abg. Dr. Beer unterstützte die Ausführungen des Abg. Dr. Fux; er erwartet mit Zuversicht, dass die Regierung den berechtigten Wünschen des Landes Mähren Rechnung tragen werde.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek gab Aufklärung über den Stand der in Frage gezogenen Localbahnprojecte, und zwar der Linie Görz—Haidenschaft, deren vollspurige Anlage mit reducirter Ausstattung jetzt studirt wird, dann der mährischen Projecte Grulich-Hochstein, wo die Anwendung der Schmalspur das Auskunftsmittel bieten dürfte, um die Stadt Grulich zu befriedigen; ferner bezüglich der Bahn Bärn-Hof, für welche die baldige Aufstellung des Detailprojectes angestrebt wird, dann der Bahn nach Hotzenplotz und der Projectslinie Wolfram—Triesch—Teltsch. Bezüglich aller dieser Projecte bestehe die Absicht, im Laufe des Sommers oder Herbstes mit den betreffenden Landesausschüssen zu verhandeln, um womöglich die finanziellen Grundlagen der einzelnen Projecte klarzustellen.

Abg. Dr. Menger bemerkte in Betreff der Localbahnen, dass er schon seit vielen Jahren dränge und dringend bitte, dass jetzt, wo der schlesische Landtag das Localbahngesetz angenommen habe, in der erwähnten Richtung eine reichere Thätigkeit entfaltet werde.

Die in Berathung gestandenen Titel wurden hierauf nach den Anträgen des Berichterstatters unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. April die k. k. Landesregierung in Salzburg beauftragt, hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke km 11·5—25·208 der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen und bei anstandslosem Commissionsergebniss den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 20.606.]

— (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat hinsichtlich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes der Theilstrecke von km 0·0—11·5 der normalspurigen Localbahn Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen die politische Begehung und Stationscommission in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung auf den 6. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 22.931.]

Aussig - Teplitzer Eisenbahn. (Uebertragung von zwei Wasserkrahnen von Aussig nach Teplitz.) Die gegenwärtig bei dem Heizhause in der Station Aussig befindlichen und daselbst entbehrlich gewordenen zwei Wasserkrahne werden in der Station Teplitz am westlichen Ende des Perrons, und zwar neben dem zweiten und dem vierten Geleise aufgestellt, um die auf diesen Geleisen verkehrenden Züge ohne Zeitverlust speisen zu können. [13. April, Z. 21.158.]

Bozen-Meraner Bahn. (Bauherstellungen.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project für die Vergrösserung des Magazins und für die Herstellung eines Stockgeleises in der Station Lana-Burgstall wurde zur Ausführung genehmigt. [19. April, H.-M.-Z. 20.458.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Erweiterung der Station Bensen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Bensen für den 6. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 7712.]

— (Rampenverschalung in Bodenbach.) In der Station Bodenbach wird die südlich des Frachtenmagazins gelegene gedeckte Rampe verschalt. [2. April, Z. 19.121.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Erweiterung der Station Neratowitz.) Das Project für die in der Herstellung eines neuen durchgehenden Geleises und eines neuen Stutzgeleises in der Verlängerung der Station gegen Všetat-Přívor und in der Herstellung eines neuen Brunnens bestehende Erweiterung der Station Neratowitz wurde genehmigt. [7. April, Z. 20.052.]

— (Herstellung von Nebengebäuden bei Wächterhäusern.) Das Project für die Aufstellung von Nebengebäuden bei den Wächterhäusern Nr. 27, 49, 56, 97 und bei den Stationswächterhäusern Satalitz b, Neratowitz a, Vrutic, Kuttenthal a und b, Hirschberg a, Rehdörfel, Langenau, Kreibitz-Teichstatt a und Rumburg b der Linie Prag—Georgswalde, a/3 in der Strecke Kralup—Neratowitz, sowie bei den Wächterhäusern d/12, d/16 und Ebersdorf a der Strecke Bodenbach—Tannenberg wurde genehmigt. [7. April, Z. 20.053.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger, Prag—Hostiwitz und Kladno—Kralup: Wagenabstellgeleise in mehreren Stationen.) In nachbenannten Stationen werden für Wagenabstellzwecke die Geleiseanlagen entsprechend eingerichtet, und zwar:

Linie Prag—Eger: In der Station Deutsch-Kralup durch Verlängerung des bestehenden Stumpfgeleises; in der Station Königsberg-Maria-Kulm durch Herstellung eines neuen Stumpfgeleises rechts der Bahn mit 300 m nutzbarer Länge.

Linie Prag—Hostiwitz: In der Station Prag-Smichow durch Verlängerung des vom Wechsel e in km 0·5/6 abzweigenden Stumpfgeleises zum Imprägnirungsplatze um 160 m.

Linie Kladno—Kralup: In der Station Duby durch Herstellung eines neuen Stumpfgeleises zwischen der bestehenden Geleiseanlage und dem Aufnahmsgebäude in km 7·1/5 mit 400 m nutzbarer Länge. [22. März, Z. 7831.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bruck a/L.: Stationsnamensänderung.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die Bezeichnung der in der Strecke Wien—Bruck a/L. gelegenen Station Lanzendorf-Pellendorf in „Lanzendorf-Rannersdorf" umgeändert werde. Diese Namensänderung wird am Stationsgebäude und den Aushangfahrplänen mit 1. Mai 1895 zur Durchführung gelangen. [Z. 17.612.]

Schmalspurbahn Schwarzbach-Stuben. (Locomotivprüfung.) Am 21. März hat die technisch-polizeiliche Prüfung der für den Betrieb auf der fürstl. Schwarzenberg'schen Industriebahn vom Graphitwerke zum Stationsplatze Schwarzbach-Stuben bestimmten schmalspurigen Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in München neu erbaut wurde und mit der Fabriksnummer 3080 und dem Namen „Adolf Josef" versehen ist, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. [H.-M.-Z, 23.698.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 8263, dem Civilingenieur Franz Hübner — und zwar unter gleichzeitiger Verlängerung der Dauer der bereits früher demselben ertheilten Vorconcession für eine von der Station Budapest Keleti pályaudvar (Ostbahnhof) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, eventuell einem sonst geeigneten Punkte nächst der Kerepeser und Csömörer Hauptstrasse abzweigende und über Puszta-Szent-Mihály, Csömör und die Gemarkung der Gemeinde Fóth bis

Veresegyháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1893, Vorconcession Post 1) führende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb — für die gleichfalls normalspurige Fortsetzung dieser Linie von Veresegyháza aus bis Kis-Szent-Miklos und von dort bis zu den dortigen ärarischen Weinrebe-Pflanzschulen, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 11.187, dem Johann Horszky, Bauunternehmer in Budapest, für eine von der Endstation Derecske der von der Linie Debreczen—Sáránd—Nagy-Léta abzweigenden Flügelbahn Sáránd-Derecske diese fortsetzungsweise in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Hauptlinie Budapest — Berettyó - Ujfalu — Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt) — Predeal verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 12.360, der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Torontál-Vásárhely der gesellschaftlichen Linie Nagy - Becskerek—Torontál - Vásárhely — Pancsova abzweigende, über die Gemarkung der Gemeinde Lajosfalva und weiterhin über Szamos bis Jarkovácz führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 11.964, dem Grossgrundbesitzer, k. u. k. Kämmerer Baron Ludwig Ožegović und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlsstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány—Zágráb (Agram) — Károlyváros — Fiume abzweigende, über Turán, Kruzak, Veljun, Blagaj, Sluin, Rakovica, Drežnik, Petrovoselo, Baljevac, Zavalje, Nebljuje, Lapac-Dolnji, Boričevac, Suvaja, Srb, Kaldrma und die Gemarkung der Gemeinde Drenovac bis zur dalmatinischen Landesgrenze nächst Knin führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Fahrplan der Localschiffe im Wiener Donaucanale, giltig ab 1. Mai.) Mit 1. Mai bis auf Weiteres tritt laut einer Kundmachung der Ersten Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft im Wiener Donaucanale nachstehender Fahrplan in Kraft: An Sonn- und Feiertagen fährt ein Localschiff um 1 U. 29 M. Nachm. ab Station Sofienbrücke nach Greifenstein. (Die Rückfahrt kann um 7 U. 50 M. Abends mit dem Wachauer Vergnügungsschiffe, welches jedoch nur in Korneuburg und Nussdorf (Agentie) landet, bewerkstelligt werden.) Ab Station Stefaniebrücke erfolgt die Abfahrt des Localschiffes nach Lang-Enzersdorf täglich um 6 U. 30 M. Früh, nach Nussdorf täglich um 6 U. 30 M. Früh, 2 U. 24 M., 4 U. 24 M., 5 U. 24 M. Nachm., 7 U. 24 M. Abends (und zwar bis 31. August); ausserdem bei günstiger Witterung täglich um 10 U. Vorm., 3 U. 24 M. Nachm. und 6 U. 24 M. Abends. An Sonn- und Feiertagen verkehrt bei günstiger Witterung ein Localschiff ab Stefaniebrücke nach Greifenstein um 9 U. Früh und in der Zeit vom 15. Juni bis 15. August ein Localschiff ab Stefaniebrücke nach Nussdorf um 8 U. 24 M. Abends. Ab Greifenstein fährt bei günstiger Witterung nur an Sonn- und Feiertagen um 11 U. 40 M. Vorm. ein Localschiff nach der Station Stefaniebrücke, ferner nur an Sonn- und Feiertagen das Wachauer Vergnügungsschiff um 7 U. 50 M. Abends. Von Lang-Enzersdorf nach Stefaniebrücke fährt ab 15. Mai täglich ein Localschiff um 6 U. 50 M. Früh, ab 1. Mai täglich ein Localschiff um 7 U. 50 M. Früh. Von Nussdorf nach Stefaniebrücke verkehren Localschiffe täglich um 7 U. 14 M., 8 U. 14 M. Früh, 3 U. 14 M. Nachm., 6 U. 14 M., 8 U. 14 M. Abends (jedoch nur bis 31. August), täglich, und zwar nur bei günstiger Witterung um 12 U. 14 M., 4 U. 14 M. Nachm. und 7 U. 14 M. Abends. Ab Nussdorf verkehrt bis 31. August täglich ein Localschiff um 8 U. 14 M. Abends nach Station Sofienbrücke. Nur an Sonn- und Feiertagen verkehrt bei günstiger Witterung ein Localschiff ab Nussdorf nach Stefaniebrücke um 12 U. 32 M. Nachm., 8 U. 35 M. Abends (Wachauer Vergnügungsschiff) und in der Zeit vom 15. Juni bis 15. August um 9 U. 14 M. Abends. Ausser den fahrplanmässigen Fahrten werden an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung nach Bedarf Zwischenfahrten ab Station Stefaniebrücke nach Nussdorf und von Nussdorf nach Stefaniebrücke unterhalten. Die Dampfer haben von und nach Nussdorf Anschluss an die Züge der Kahlenberg-Eisenbahn.

Sachsen. (Elbestrompolizei - Vorschriften.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden - Neustadt als Elbestrompolizeiamt hat unterm 10. April die nachstehende Bekanntmachung, betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehres durch die Dresdener Marienbrücke während der Erbauung der Strompfeiler der neuen Eisenbahn-Elbebrücke, erlassen:

1. Für die Dauer des Baues bleibt die erste linksseitige Brückenöffnung für allen Schiffsverkehr gesperrt.

2. Jedes die Marienbrücke zu Thal durchfahrende, nicht durch Dampfkraft bewegte Schiff oder Floss hat bei „Antons“ einen Brückenlootsen aufzunehmen. Die eine Hälfte der Lootsengebühren, welche nach dem bestehenden Tarife berechnet werden, hat der Schiffseigner zu tragen, während für die andere Hälfte die Bauverwaltung aufkommen wird.

3. Jeder die Marienbrücke zu Berg durchfahrende Raddampfer mit oder ohne Anhang hat bei einem Wasserstande von 50 cm über Null oder mehr die dritte linksseitige Brückenöffnung zu benützen.

4. Das Sacken von Fahrzeugen durch die Marienbrücke ohne Führung durch einen Dampfer ist verboten.

5. Entlang der Altstädter Quaimauer oberhalb und unterhalb der Marienbrücke dürfen neben einander nicht mehr als höchstens zwei Fahrzeuge anlegen.

6. Die im Bau befindlichen Strompfeiler werden bei Eintritt der Dunkelheit an der der Fahrrinne zugekehrten Seite mit rothen Laternen bezeichnet werden.

7. Allen Anweisungen der fiscalischen Wasserbaubeamten und Ansageposten ist unweigerlich Folge zu leisten.

8. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Anordnungen unter 2 bis mit 5 und 7 werden auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches § 366, Abs. 10, mit Geld bis zu 60 Mk. oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Mährische Grenzbahn. Mit Bescheid des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 1. April 1895, Z. 56.128, wurden über erfolgte Beendigung der Curatel zur Wahrung der Rechte der Besitzer der Prioritätsobligationen der Mährischen Grenzbahn Herr Dr. Johann Stirner von dem Amte eines Curators, ferner die Herren Dr. Ignaz Pisko, Emanuel Raumann und Eduard Prinzing von ihrer Function als Vertrauensmänner und Herr Robert Horn von seiner Function als Ersatzmann enthoben.

Bekanntlich wurde diese Curatel im Sinne des Gesetzes vom 24. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 49, im Jahre 1880 verhängt, da die Mährische Grenzbahn trotz der bis zum Betrage von 336.000 fl. gewährten Staatsgarantie nicht in der Lage war, die 5perc. Prioritätencoupons in ihrem vollen Betrage einzulösen, und ein weiterer unverzinslicher Zuschuss zum Zwecke der Volleinlösung des Prioritätencoupons — wie im Jahre 1879 durch das Gesetz vom 21. April 1879, R.-G.-Bl. Nr. 69 — von Seiten der Staatsverwaltung der Gesellschaft nicht mehr gewährt wurde.

Zur Deckung der Ansprüche der Prioritätsobligationäre waren in den ersten Jahren bei Auszahlung der Coupons sogenannte „Restcoupons“ (d. s. vom Prioritätencurator küudbare Anweisungen auf die Zahlung des bei der Einlösung der Prioritätencoupons mit 4 statt mit den bedungenen 5 pCt. nicht bezahlten fünften Percentes) ausgegeben worden, seit 1. März 1892 aber wurde die Ausgabe solcher Scheine eingestellt.

Nachdem nunmehr in dem Verstaatlichungs-Uebereinkommen vom 23. October 1894, zu dessen Abschluss der Curator die curatelsbehördliche Genehmigung einholte, die Ansprüche der Prioritätsobligationäre geordnet, ferner im Sinne des § 6 dieses Uebereinkommens die näheren Modalitäten der Einlösung der alten 5perc. Prioritätsobligationen und der Restcoupons zwischen der k. k. Staatsverwaltung und dem Prioritätencurator vereinbart wurden, die Ausgabe des neuen Anlehens und die Einlösung der alten 5perc. Obligationen und der Restcoupons am 1. März 1895 bereits begonnen hat, hat die Thätigkeit des Curators ein Ende erreicht, und erhielt dieselbe mit dem eingangs citirten Bescheide ihren formellen Abschluss.

Als erster Curator war mit Bescheid des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 21. Jänner 1880, Z. 10.021/6, Herr Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Franz Borowička bestellt worden, nach dessen Ableben mit Bescheid vom 23. August 1881, Z. 125.222/6, Herr Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Johann Stirner zum Curator ernannt wurde.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 23. April bei der Firma „Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ Dr. Robert Clemens als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung eines Ausnahmetarifes für Cichorienwurzeln.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1895 wird der Ausnahmetarif vom 1. Februar 1894 für die Beförderung von Cichorienwurzeln von belgischen Stationen nach Agram (Zágráb), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 29. April 1895. [305]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Wagenclasse bei gewissen Zügen.

Vom 1. Mai 1895 angefangen bis auf Weiteres werden bei den nachbezeichneten Zügen und auf den nachbenannten Strecken, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke unter einander. für die II. und III. Wagenclasse besonders ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

In der Strecke	Bei Zug Nr.
Wien—Stockerau	44
Wien—Znaim	15, 16, 102
Stockerau—Znaim	103
Znaim—Zellerndorf	15, 16, 102, 112a
Znaim—Deutschbrod	101, 102
Okřischko—Iglau	151
Deutschbrod—Nimburg	101, 104
Nimburg—Lissa	101
Gross-Wossek—Prag	408, 8, 417
Lissa—Tetschen	51, 52
Nimburg—Jungbunzlau	705, 706
Gross-Wossek—Chlumetz	415, 416, 417, 418
Chlumetz—Trautenau	501, 502
Trautenau—Parschnitz	513, 510, 511, 518
Deutschbrod—Pardubitz	221/1122, 1113/212
Pardubitz—Chrast	1121/222, 223/1124
Chlumetz—Königgrätz	417, 418
Königgrätz—Geiersberg	423, 424, 409, 410
Geiersberg—Mittelwalde	423, 424
Geiersberg—Wildenschwert	1201, 1202
Pardubitz—Parschnitz	1107/207, 208/1108
Parschnitz—Liebau	208, 211
Josefstadt-Jaroměř—Reichenberg	307, 308
Reichenberg—Seidenberg	302, 312, 311, 315
Zellerndorf—Sigmundsherberg	621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628
Wostromeř—Jitschin	821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830
Pelsdorf—Hohenelbe	921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936
Trautenau—Freiheit-Johannisbad	1021, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032
Eisenbrod—Tannwald	1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328

Allgemeine Bemerkungen.

a) Wenn zwischen zwei Stationen verschiedener Theilstrecken ausschliesslich nur mittelst der oben angeführten Züge eine directe Verbindung hergestellt ist, werden für die ganze in Betracht kommende Strecke directe Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

b) Bei obigen Zügen wird auf Fahrkarten III. Classe im Allgemeinen ein Gepäck-Freigewicht von 35 kg für Handwerkzeug, Tornister, Tragelasten in Körben, Säcken, Butten, Kiepen und Steigen mit Lebendem gewährt. Im Verkehre nach Wien bei den Zügen 44 und 102 wird für etwaiges, 35 kg übersteigendes Mehrgewicht die Transportgebühr für ermässigtes Eilgut (mit Gewichtsabrundung von 10 zu 10 kg) berechnet und eingehoben.

c) Die Verkehrszeiten obiger Züge sind aus den ab 1. Mai 1895 giltigen affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, am 25. April 1895. [306]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc. Tarif vom 1. Jänner 1892.

Einführung eines Nachtrages 4.

Mit 1. Juni 1895 tritt zum rubricirten Tarife ein Nachtrag 4 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung der Stationen Praskačka-Urbanic und Wlkanetsch der Oe.N.W.B. in den Tarif.
2. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Linden und Heraletz-Pollerskirchen der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
3. Anwendung der Frachtsätze nach dem Coursstande 165/170 der österr. Banknoten-Währung.
4. Aenderung des Titelblattes des Tarifes.

Dieser Tarifnachtrag kann von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 25. April 1895. [307]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Tour- und Retourbillets nach Wekelsdorf.

Vom 11. Mai 1895 ab bis inclusive 29. September 1895 gelangen von Wien (Staats- und Nordbahnhof), Brünn, Olmütz, Prag (Staatsbahnhof), Leitomischl und Hohenmauth nach Wekelsdorf an Sonn- und Feiertagen für sich anmeldende Gesellschaften von mindestens fünf Personen Tour- und Retourkarten zu nachstehenden Preisen per Person zur Ausgabe:

von Wien in der II. Cl. fl. 10·—, III. Cl. fl. 6·50 mit 10tägiger Giltigkeit;
„ Prag in der II. Cl. fl. 7·—, III. Cl. fl. 5·— mit 5tägiger Giltigkeit;
„ Brünn in der II. Cl. fl. 6·50, III. Cl. fl. 4·20 mit 5tägiger Giltigkeit;
„ Olmütz in der II. Cl. fl. 6·50, III. Cl. fl. 4·20 mit 5tägiger Giltigkeit;
„ Hohenmauth in der II. Cl. fl. 3·50, III. Cl. fl. 2·30 mit 3tägiger Giltigkeitsdauer;

von Leitomischl in der II. Cl. fl. 3·50, III. Cl. fl. 2·30 mit 3tägiger Giltigkeitsdauer

Von Wien Staatsbahnhof oder Nordbahnhof können auch die Schnellzüge bis Chotzen und ebenso zurück, von Prag die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Prag—Chotzen und retour, von Brünn auch die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke Brünn—Chotzen und retour und von Olmütz die Schnellzüge rücksichtlich der Strecke B.-Trübau—Chotzen und retour benützt werden.

Diese Tour- und Retourkarten können auch schon an Samstagen oder an dem einem Feiertage vorhergehenden Wochentage gelöst werden. Die Rückfahrt kann in aufgelöster Gesellschaft erfolgen.

Wien, am 23. April 1895. [308]

Elbeumschlagsverkehr.

(Tarif Westösterreich—Riesa—Elbquai vom 1. Juni 1893.)

Einführung des Nachtrages III.

Am 1. Juni 1895 tritt zu dem oben genannten Tarife der Nachtrag III in Wirksamkeit, welcher Ergänzungen des Classenguttarifes und der Ausnahmetarife enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Pfennig oder 10 Heller das Stück bezogen werden.

Prag, am 28. April 1895. [309]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag X zu den allgemeinen Eilgut- und Frachtentarifen.) Mit Schiffahrtsbeginn 1895 ist Nachtrag X zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft getreten. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, Aenderungen in den speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel, Berichtigungen des Tarifes für Nebengebühren, Ergänzungen, bezw. eine Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter, eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Waarenclassification, eine Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der Artikel, für welche ermässigte Frachtsätze bestehen, eine Aenderung und Ergänzung des Stationsverzeichnisses, eine Berichtigung und Ergänzung der Stationstarife, Berichtigungen und Ergänzungen der Specialtarife, endlich die Auflassung des Tarifes für Geldsendungen.

Die allgemeinen Bestimmungen betreffend, haben fortan bezüglich der Begleitpapiere für Sendungen nach Odessa folgende Anordnungen zu gelten: Bei Sendungen nach Odessa sind Ladescheine nicht erforderlich. Bei nach Odessa loco bestimmten Sendungen sind die Schiffsfrachtbriefe an die Empfänger zu adressiren, und hat der Aufgeber dem Adressaten in Odessa zur Legitimation einen Duplicat-Frachtbrief einzusenden. Sollte der Aufgeber von nach Odessa loco bestimmten Sendungen die Adressirung à l'ordre wünschen, so muss er auf der Rückseite des à l'ordre adressirten Frachtbriefes seinen Namen unterfertigen (indossiren). Bei nach Odessa transit — zur Weiterbeförderung nach dem Innern des Landes — bestimmten Sendungen müssen die Schiffsfrachtbriefe „an die Agentie des Oesterreichischen Lloyd zur Weiterbeförderung an . . . . in . . . . . .“ adressirt sein.

Der Nebengebührentarif wird unter Anderem durch Bestimmungen über die Umschlagsgebühr in Linz ergänzt. An dieser Gebühr, welche Seitens der Eisenbahn in Aufrechnung gebracht wird, ist zu entrichten für je angefangene 100 kg der Güter der Classen I, A und B 2 kr., bezw. 5 Ctms. oder 4 Pfg. Die Umschlagsgebühr für in Belgrad von der Gesellschaft umgeschlagene Güter wird einheitlich mit 5 Ctms., bezw. 4 Pfg. festgesetzt. Das nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit zur Einhebung gelangende Lagergeld wird in der Landeswährung jener Station, in welcher die Gebühr erwächst, eingehoben.

Im Stationsverzeichnisse sind nachstehende Stationen, als aufgelassen, zu streichen: Neu-Szöny, Süttö, Sattel-Neudorf, Szob, Dömös, Visegrad, Bogdány, Tahy, Tótfalu, Leányfalu, Szt. Endre, Tököl, Érd, Ismail, Mohol, Mindszent, Szentes, Csongrád, Tisza-Ugh, Tisza-Kürt, Neu-Kecske, Szolnok. Neu errichtet wurden die Stationen Beocsin, Cseb und Csetate. Reni wurde aus einer Agentie in eine Haltestelle, Böös in eine Agentie, Dobra-Kljuc in eine Haltestelle umgewandelt.

Unter den Aenderungen in den Specialtarifen ist insbesondere hervorzuheben, dass der mit Schiffahrtsbeginn 1894 in Kraft getretene Specialtarif IV für directe Sendungen von und nach Sulina, Odessa, Constantinopel, Burgas, Varna, Batum, Ineboli, Kerasund, Samsun, Trapezunt, Cavalla, Chios, Lagos, Piräus, Salonich, Smyrna, Syra und Volo bei Beförderung via Galatz durch einen neuen Tarif ersetzt wurde. Dieser letztere enthält:

a) Frachtsätze für Güter der Classen I, A und B bei Aufgaben in beliebigen Mengen pro Frachtbrief;
b) Declassificationen der normalen Waarenclassification;
c) ermässigte Frachtsätze im Thalverkehre für Sendungen von bestimmten Donau-, Drau-, Theiss-, Begacanal- und Savestationen, darunter auch von Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien Praterquai und Nordbahnlände, für gewisse Artikel bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht;
d) Ausnahmefrachtsätze im Thalverkehre für sperrige Güter;
e) Ausnahmefrachtsätze im Thalverkehre für landwirthschaftliche Maschinen- und Maschinentheile;
f) Ausnahmefrachtsätze im Thalverkehr für Wagen und
g) Sanitäts-, bezw. Quarantainespesen, sowie Bestimmungen bezüglich der Contumazmassregeln.

Eine nicht unbeträchtliche Ermässigung weisen im Verkehre von und nach Burgas und Varna die Frachtsätze für Güter der Classen I, A und B bei Aufgaben in beliebigen Mengen per Frachtbrief, sowie die ermässigten Frachtsätze im Thalverkehre für Sendungen von bestimmten Donau-, Theiss-, Drau-, Save- und Begacanalstationen für gewisse Artikel bei Aufgabe von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht auf. Aus den allgemeinen Bestimmungen dieses Tarifes ist hervorzuheben, dass sich die Frachtsätze desselben einschliesslich Ein-, bezw. Ausladung an den Flussstationen, der Umladung in Galatz und der Transportversicherung bis 150 Fres. Werth pro 100 kg für die Flussstrecke oberhalb Galatz verstehen. Die Aus-, bezw. Einschiffung in den Seeplätzen fällt der Partei zu Lasten. Für Sendungen von im Tarife nicht genannten Flussstationen gelten die Frachtsätze der nächst weiter gelegenen, in den Tarif aufgenommenen Station. Nachnahmen, sowohl im Vorhinein als nach Eingang, sind nur in Francswährung zulässig. Besonders voluminöse Artikel werden nach besonderem Uebereinkommen zur Beförderung übernommen. Von der Beförderung ausgeschlossen sind Säuren, als: Salz-, Salpeter-, Schwefel-Nordhäusersäure, Scheidewasser, Vitriol, Oleum, ferner alle explodirbaren Gegenstände.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872. (Refactie für Hohlglas.) Mit Giltigkeit ab 17. April werden für Hohlglassendungen in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege bei Vorlage der Original-Frachtbriefe gewährt:

Nach	Von Eger Centimes für 100 kg
Genf trs. (nur für Sendungen nach Bourg und weiter, sowie nach Culoz und weiter)	310
Verrières trs. (nur für Sendungen nach Stationen d. Strecken Sathonay—, bezw. Ambronay/Priay — Bourg—Mouchard—Dijon und westlich)	278

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
758	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel aller Art bei Beförderung als Fracht- oder Eilgut (letzteren Falles jedoch nicht mit Schnell- und Postzügen)	Sämmtlichen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Laibach S.B. loco	Sendungen müssen zur Linderung des durch das Erdbeben hervorgerufenen Nothstandes in Laibach oder Umgebung Verwendung finden und mit an die k. k. Landesregierung für Krain, den Magistrat der Stadt Laibach oder an das Hilfscomité in Laibach adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und von den Organen der erwähnten Behörden oder dem Hilfscomité bezogen werden	Vom 30. April 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Juli 1895	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass vom Normaltarife, wobei als Minimalfrachtsatz die laut Localtarif pro 100 kg entfallenden Taxen der Zone von 1—9 km in Berechnung gezogen werden		Im Kartirungswege		

759. Südbahn-Gesellschaft.

Für **Baumaterialien aller Art,** welche zur Reparatur und zum Wiederaufbau der durch das Erdbeben in Laibach beschädigten und eingestürzten Gebäude bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 30. April 1895 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895 **von sämmtlichen Südbahnstationen und den Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn nach Laibach S.B. loco** der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes **im Kartirungswege,** sonach unter Absehung von den in den Punkten 3 bis 8 desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.

Die Sendungen müssen mit an die k. k. Landesregierung für Krain, an den Magistrat der Stadt Laibach oder an das Hilfscomité in Laibach adresssirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

760. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — im Namen der: Betheiligten Verwaltungen — für Artikel: Kaffee — nach: a) Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen N.St.B. transit; b) Hoek van Holland H. B. transit; c) Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen N.St.B. loco; d) Hoek van Holland H. B. loco — Bedingungen: Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief — Zeit: Vom 16. Mai 1895 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895 — Tarif: Niederländisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 — Frachtsatz: Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze — Art der Durchführung: Im Kartirungswege — Besondere Bemerkungen: *) Siehe Tarifsätze im Seehafen-Ausnahmetarife, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1895 für den Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband.

von	Eigenthumsbahn	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Mark a)	b)	c)	d)
Bubna	St.E.G.	4·68	4·78	4·87	4·97
„ Unionbank	St.E.G.				
Floridsdorf-Donaufeld	K.F.N.B.	*)	*)	4·83	4·93
Jedlesee	Oe.N.W.B.	*)	*)	4·83	4·93
Klosterneuburg-Weidling	k.k.St.B.	*)	*)	4·83	4·93
Korneuburg	Oe.N.W.B.	*)	*)	4·83	4·93
Nussdorf	k.k.St.B.	*)	*)	4·83	4·93
Prag B. W. B.	„	4·68	4·78	4·87	4·97
Prag	Oe.N.W.E.	4·68	4·78	4·87	4·97
„ Anglobank	„				
„ Bubna	B.E.B.				
„ Sandthor	„				
„ Smichow	„				
„ Smichow	k.k.St.B.				
„ Staatsbahnhof	St.E.G.				
Stadlau	„	*)	*)	4·83	4·93
Stockerau	Oe.N.W.B.	*)	*)	4·83	4·93
Wien K.E.B.	k.k.St.B.	*)	*)	4·83	4·93
„ K.F.J.B	„				
„	K.F.N.B.				
„	Oe.N.W.B.				
„ Staatsbahnhof	St.E.G.				
„ Donauquaibahnhof	k.k.St.B.	*)	*)	4·86	4·96
„ Lagerhaus	„	*)	*)	4·83	4·93
„ Praterquai	„				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
761	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine aus Pos. 8—57 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Jinec-Čenkau	Prag B.W.B.	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 21	kr. 18	kr. 3	Im Kartirungswege		
					Prag K.F.J.B.				27	23	4			
762	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Thon, roh, nur lose oder in Säcken verpackt; b) feuerfeste Steine, feuerfeste Ziegel, feuerfester Thon, Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte; c) Chamotteröhren, Chamottemuffeln	Halbstadt (St.E.G.)	Bosna Brod	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung: bei Thon, roh, „ feuerfesten Steinen, „ feuerfesten Ziegeln, „ feuerfestem Thon, „ Chamotteziegeln, „ Chamottesteinen mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; bei Chamottemehl, „ Chamottemörtel, „ Chamottespeise, „ Gasretorten aus Chamotte, „ Chamotteröhren, „ Chamottemuffeln mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife; westungar.-österr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1; Oesterr.-ungar.-bosn. Eisenbahnverkehr Theil II, Heft 1	Verschieden	Kreuzer a) 113·0 b) 138·0 c) 159·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Budapest d. v.					a) 89·0 b) 93·0 c) 101·0				
					Budapest-Kelenföld					a) 86·2 b) 93·0 c) 101·0				
					Kaposvár					a) 103·0 b) 122·2 c) 140·2				
					Ó Buda filatorigat					a) 89·0 b) 93·0 c) 101·0				
					Sárvár					a) 81·2 b) 90·2 c) 97·2				
763	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Brüsau-Brünnlitz	Tečic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	37·5 kr.	32·0 kr.	5·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
764	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Rossitz (Station der Oe.N.W.B.)	sämmtlichen in den Ausnahmetarif Nr. 23 einbezogenen rumänischen Stationen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 23 des nebenbezeichneten Tarifes giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Theil II, Heft 1 des österr.-ungar.-rumänischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1895		Es gelten für Rossitz Oe.N.W.B. die für Pardubitz Oe.N.W.B. oder Pardubitz St.E.G. vorgesehenen Schnitt- u. Stationstarife		Im Kartirungswege		
765	**Bozen-Meraner Bahn**		Bier in Fässern	Bozen-Gries	Meran	**Jährl. Minimalquantum 250 Tonnen.** Aufgabe von 10000 kg per Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	30 kr.	25 kr.	5 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der von schliessender Firma als Aufgeberin ausgestellten Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1896	
766	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H 19 des Tariftheiles 1, mit Ausnahme von welchem Rundholz (Stammholz) in Längen über 6·3 m und mit einem Durchmesser über 25 cm am schwachen Ende (Zopfstärke)	Der in der Publication Verordnungsblatt Nr. 138 ex 1894, Post 2178, für Sendungen von Wama loco nach Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland) geltende ermässigte Frachtsatz von 35 kr. findet mit Rücksicht auf die unter Einem erfolgende Aufhebung des in derselben Publication enthaltenen ermässigten Frachtsatzes für Wama **transit** per 29 kr. vom 16. Mai 1895 auch auf Sendungen von Wama **transit** Anwendung										
767	**St.E.G.**	**Ergänzung.** Der Schlusssatz der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 23. Februar 1895, Post 381, hat nunmehr zu lauten: „Schliesslich gelten diese Frachtsätze im Rückvergütungswege auch dann, wenn die als Wagenladungen nach den Elbeumschlagsplätzen aufgelieferten Hohlglassendungen nachweislich theils per Elbe nach Hamburg, theils per Bahn nach Bremen oder Bremerhaven, nach Belgien, Holland oder Frankreich, bezw. bis Mannheim, resp. zu den Rhein- und Main- Umschlagsstationen per Bahn und ab dort per Rheinroute nach Belgien oder Holland weiter befördert werden."													

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
138 vom 1. December 1894	2178	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holz der Position H 19 des Tariftheiles 1	Wama transit	Nowosielitza Reichsgrenze transit (für Russland)	Die Tarifermässigung tritt mit 16. Mai 1895 ausser Kraft

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 4. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Begründung zu dem Gesetzentwurfe,

betreffend die

im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen.

(Vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 46, pag. 739.)

Bei der legislativen Behandlung der Localbahnvorlage für das Jahr 1894 hat die Regierung unter allseitiger Zustimmung die Absicht kundgegeben, im Wege des planmässigen Zusammenwirkens des Staates mit den Königreichen und Ländern alljährlich einen grösseren Complex von Localbahnprojecten der Sicherstellung zuzuführen. Diesem Vorhaben entsprechend, ist die Regierung dank der in einzelnen Ländern bereits geschaffenen landesgesetzlichen Organisation für die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in der Lage, auch im heurigen Jahre mit einem Programme wegen Ausführung einer Reihe wirthschaftlich nützlicher Bahnlinien unter finanzieller Betheiligung des Staates hervorzutreten. Hiebei ist zu bemerken, dass bei der Aufstellung des obigen Programmes einige, seit längerer Zeit in Verhandlung stehende Bahnprojecte von anerkannter wirthschaftlicher Nützlichkeit leider nicht berücksichtigt werden konnten, weil die betreffenden Länder in eine sytematische Action auf dem Gebiete des Localbahnwesens bisher noch nicht eingetreten sind, oder deren Vertretungen die einschlägigen concreten Durchführungsbeschlüsse noch nicht gefasst haben.

Das für das Jahr 1895 zwischen der Regierung und den betreffenden Landesausschüssen vereinbarte Localbahnprogramm umfasst die in der Haupttabelle auf Seite 830 angeführten 23 Localbahnen in Böhmen, Galizien, Niederösterreich und Salzburg in der Länge von zusammen 818·8 Kilometer und mit einem effectiven Kostenaufwande von 38,743.390 fl., entsprechend einem Nominalanlagecapitale von 39,583.900 fl.

Von diesem letzteren Nominalcapitale sollen 10,541.000 fl. oder 26·6 Percent durch den Staat, 21,092.000 fl. oder 53·4 Percent durch die Länder und 7,893.900 fl. oder 20 Percent durch die Interessenten aufgebracht werden. Ueber die Vertheilung der auszuführenden Bahnlinien auf die einzelnen, in Betracht kommenden Länder, sowie über das Ausmass der finanziellen Betheiligung der drei genannten Factoren gibt die nachfolgende Zusammenstellung Aufschluss:

Bezeichnung des Kronlandes	Anzahl der Bahnlinien	Länge der Bahnen in Kilometern	Nominalanlagecapital	Hievon entfällt ein Capitalwerth auf		
				den Staat	das Land	die Interessenten
			in Gulden österreichischer Währung			
Böhmen	12	415·7	24,097.900	8,375.000	10,803.000	4,882.900
Galizien	7	268·9	10,046.000	1,406.000	6,389.000	2,251.000
Niederösterreich	3	81·0	3,650.000	440.000	2,550.000	660.000
Salzburg	1	53·2	1,790.000	320.000	1,350.000	100.000
Summe	23	818·8	39,583.900	10,541.000	21,092.000	7,893.900

Post-Nummer	Bezeichnung der Bahn	Länge, Kilometer	Anlagecapital Effectives	Anlagecapital Nominal-	Voraussichtlicher Reinertrag	Zu garantiren vom Staate Capital	Zu garantiren vom Staate Annuität	Zu garantiren vom Lande Capital	Zu garantiren vom Lande Annuität	Beitragsleistung des Staates	Beitragsleistung des Landes	Beitragsleistung der Interessenten	Finanzielles Opfer für den Staat (rund)
			Gulden österreichischer Währung										
1	Marienbad—Karlsbad	54·2	5,350.000	5,425.900	174.000	4,050.000	172.000	.	.	.	300.000	1,075.900	.
2	Schönwehr—Elbogen	15·2	1,672.000	1,700.000	51.000	1,200.000	51.000	.	.	.	100.000	400.000	.
3	Wodňan—Moldauthein	21·6	950.000	960.000	34.000	660.000	28.000	.	.	.	200.000	100.000	.
4	Kolin—Čerčan—Kacov	80·6	4,145.000	4,202.000	97.000	.	.	3,151.000	127.000	300.000	.	751.000	12.000
5	Strakonitz—Březnitz	49·2	2,012.000	2,042.700	35.860	.	.	1,532.000	64.700	200.000	.	310.700	9.000
6	Neuhof—Weseritz	24·3	1,158.000	1,176.000	26.300	.	.	882.000	36.400	130.000	.	164.000	6.000
7	Stockerau—Absdorf	17·0	780.000	800.000	23.700	.	.	560.000	23.700	40.000	.	200.000	1.700
8	Wiener-Neustadt—Puchberg	35·0	1,610,000	1,650.000	39.584	.	.	1,150.000	48.600	200.000	.	300.000	8.500
9	St. Pölten—Kirchberg a/d. Pielach	29·0	1,170.000	1,200.000	22.700	.	.	840.000	35.500	200.000	.	160.000	8.500
10	Zell am See—Kriml	53·2	1,750.000	1,790.000	52.000	.	.	1,350.000	57.270	320.000	.	100.000	13.600
11	Trzebinia—Skawce	49·5	2,410.000	2,500.000	106.185	.	.	1,660.000	71.400	420.000	.	420.000	.
12	Jaworžno—Piła	20·9	672.800	696.000	39.000	.	.	464.000	19.952	116.000	.	116.000	.
13	Chabówka—Zakopane	47·0	1,353.340	1,400.000	39.075	.	.	930.000	39.990	235.000	.	235.000	10.000
14	Borki wielkie—Grzymalów	31·0	870.000	900.000	17.592	.	.	600.000	25.800	210.000	.	90.000	9.000
15	Kolomea—Zaleszczyki	64·6	2,465.000	2,550.000	110.000	.	.	1,700.000	73.100	425.000	.	425.000	.
16	Dušnik—Beraun	15·0	1,950.000	1,987.000	91.000	.	.	.	.	1,835.000	15.000	100.000	.
17	Tirschnitz—Schönbach	20·2	771.850	784.000	24.850	.	.	541.800	23.139	.	.	235.200	.
18	Melnik—Mšeno	30·4	1,196.000	1,213.000	27.650	.	.	849.100	35.800	.	.	363.900	.
19	Mšeno—Četno	15·2	737.900	747.300	9.160	.	.	523.100	22.055	.	.	224.200	.
20	Chrudim—Holitz	67·2	2,918.000	2,960.000	92.640	.	.	2,072.000	87.360	.	.	888.000	.
21	Königgrätz—Holitz	22·6	900.000	900.000	30.000	.	.	630.000	27.162	.	.	270.000	.
22	Lupków—Cisna	27·0	676.500	700.000	42.050	.	.	.	.	.	465.000	235.000	.
23	Kolomea—Delatyn	28·9	1,225.000	1,300.000	58.000	.	.	570.000	24.410	.	.	730.000	.
	Summe	818·8	38,743.390	39,583.900	.	5,910.000	251.000	20,005.000	843.338	4,631.000	1,080.000	7,893.900	78.300

Die hienach aufzuwendenden Nominalcapitalien vertheilen sich percentuell auf den Staat, die einzelnen betheiligten Königreiche und Länder und die Interessenten in nachstehender Weise:

	Staat	Land	Interessenten
Böhmen	34·8	44·9	20·3
Galizien	14·0	63·6	22·4
Niederösterreich	12·1	69·9	18·0
Salzburg	17·9	75·4	5·6

Werden die in der Haupttabelle angeführten Localbahnen aus dem Gesichtspunkte ihrer finanziellen Sicherstellung mit oder ohne staatliche Beihilfe in Gruppen eingetheilt, so ergibt sich, dass 16 Linien mit einer Länge von zusammen 607·3 Kilometer (74·2 Percent) und mit einem Anlagecapitale von 30,979.600 fl. (78·3 Percent) in die erstere und 7 Linien in der Gesammtausdehnung von 130·5 Kilometer (15·9 Percent) und mit einem Anlagecapital von 8,604.300 fl. in die letztere Gruppe fallen.

An der Capitalsbeschaffung für die mit Unterstützung des Staates auszuführenden Bahnlinien participiren der Staat mit 10,541.000 fl. oder 34 Percent, die Länder mit 15,434.000 fl. oder 49 Percent und die Localinteressenten mit 4,947.600 fl. oder 16 Percent, wobei Subventionsbeträge und garantirte Capitalien ebenso wie bei den vorhergehenden ziffermässigen Angaben einander gleichgestellt erscheinen. Die Vertheilung der fraglichen Bahnlinien auf die betheiligten Kronländer, sowie die Beitragsleistungen des Staates, der Länder und der Interessenten veranschaulicht länderweise die folgende Zusammenstellung:

Bezeichnung des Kronlandes	Anzahl der Bahnlinien	Länge der Bahnen in Kilometern	Nominal-anlagecapital	Hievon entfält auf		
				den Staat	das Land	die Interessenten
			in Gulden österreichischer Währung			
Böhmen	7	260·1	17,493.600	8,375.000	6,180.000	2,901.600
Galizien	5	213·0	8,046.000	1,406.000	5,354.000	1,286.000
Niederösterreich	3	81·0	3,650.000	440.000	2,550.000	660.000
Salzburg	1	53·2	1,790.000	320.000	1,350.000	100.000
Summe	16	607·3	30,979.600	10,541.000	15.434.000	4,947.600

In Percentsätzen gerechnet, beträgt hienach die finanzielle Betheiligung:

	des Staates	des Landes	der Interessenten
in Böhmen	47·8	35·3	16·6
„ Galizien	17·5	66·5	16·0
„ Niederösterreich	12·1	69·9	18·1
„ Salzburg	17·9	75·4	5·6

Die nominelle Jahreslast, welche für den Staatsschatz aus der geplanten finanziellen Betheiligung desselben resultiren wird, beträgt rund 445.000 fl.; dieselbe wird aber mit Rücksicht auf die zu gewärtigenden Erträgnisse der projectirten Bahnlinien selbst in der ersten Betriebsperiode nur ein effectives Opfer von rund 78.000 fl. zur Folge haben, welch letzteres überdies ohne Zweifel durch die in Folge der neuen Bahnanlagen zu gewärtigenden Mehreinnahmen und Ersparnisse für einzelne staatliche Verwaltungszweige, wie insbesondere für den Staatseisenbahnbetrieb, eine nicht unbedeutende, wenn auch ziffermässig nicht bestimmbare Herabminderung erfahren dürfte. Mit diesem letzteren Vorbehalte ist die obige Ziffer von 78.000 fl. als der Ausdruck der effectiven Jahreslast anzusehen, welche der Staatsschatz in Folge der beabsichtigten Sicherstellung eines Gesammtcomplexes von Bahnlinien in der Ausdehnung von 819 Kilometer mit einem Anlagecapital von rund 39,584.000 fl. zu übernehmen haben wird.

Die verfassungsmässige Ermächtigung der Regierung zur Durchführung des im Vorstehenden dargelegten und durch die Beschlüsse der betheiligten Landesvertretungen in der letzten Landtagssession ratificirten Actionsprogrammes bildet den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen, zu dessen Einzelbestimmungen Folgendes zu bemerken ist:

Artikel I enthält die Aufzählung der in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes sicherzustellenden Bahnlinien, deren besondere Verhältnisse in den weiters folgenden „Näheren Angaben“ eingehend erörtert erscheinen werden.

Artikel II normirt die Ausführungsmodalitäten, die generellen Begünstigungen und die Concessionsdauer für die gedachten Bahnlinien.

Die Artikel III bis V handeln von den auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden drei Bahnlinien in Böhmen, von den angeforderten Beitragsleistungen des Landes und der Interessenten, sowie von den Normen für die Aufstellung und Liquidirung der einschlägigen Garantieabrechnungen; hiebei wurde jedoch mit Rücksicht auf in jüngster Zeit vorgekommene diesfällige Anstände in den, im Uebrigen in der üblichen Weise formulirten Artikel IV eine Zusatzbestimmung über die Zeichnung und Einzahlung der Interessentenbeiträge aufgenommen.

Die Artikel VI bis einschliesslich VIII enthalten die Ermächtigung und die näheren Bedingungen für die in Stammactien zu refundirenden Beitragsleistungen des Staates zu den Baukosten der im Artikel VI bezeichneten Localbahnen mit den dort angeführten Maximalbeträgen. Die letzteren sind, insoweit es sich um die in Böhmen gelegenen drei Bahnlinien handelt, ungeachtet des Mangels

einer diesfälligen ausdrücklichen Bestimmung lediglich nach Massgabe des Erfordernisses für die Ergänzung der Interessentenbeiträge auf die nach dem böhmischen Landeslocalbahngesetze angeforderten 30 Percent, resp. 25 Percent der betreffenden Anlagecapitalien flüssig zu machen, bei den in Galizien gelegenen Bahnlinien aber als fixe Beiträge zu behandeln, während der Subventionsbetrag für die Pinzgauer Localbahn (Artikel I, Z. 10) im Falle etwa zu erzielender Ersparnisse vom Anlagecapitale entsprechend herabzumindern wäre.

Nach Artikel IX soll die Regierung ermächtigt werden, die Geldmittel für die Einzahlung der vom Staate zu übernehmenden Stammactien bei den Landesbanken von Böhmen und Galizien, beziehungsweise, so weit dies nothwendig oder zweckmässig erschiene, bei anderen Finanzinstituten im Wege der Aufnahme von Darlehen mit höchstens vierpercentiger Verzinsung und längstens 75jähriger Rückzahlungsfrist zu beschaffen. Von der Aufnahme einer Bestimmung über die den gedachten Anlehen einzuräumenden finanziellen Begünstigungen wurde im Hinblick auf die allgemeinen Normen der Artikel IV bis VII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, betreffend die Bahnen niederer Ordnung, Umgang genommen.

Im Artikel X werden die Bautermine für die sicherzustellenden Bahnlinien, im Artikel XI die Modalitäten für die Vergebung des Baues und der Lieferungen, und im Artikel XII die Bedingungen für die vorzugsweise anzustrebende staatliche Betriebsführung der projectirten Bahnen festgesetzt.

Die Artikel XIII und XIV enthalten die in den einschlägigen Ausführungen des nachfolgenden speciellen Theiles dieser Begründung erläuterten Bestimmungen über die Ausführung der Bahnlinie Beraun—Dušnik auf Staatskosten unter Beitragsleistung des Landes und der Interessenten, dann über die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel im Wege der Erhöhung des Investitionsanlehens der Böhmischen Westbahn, sowie die bei Staatseisenbahnbauten üblichen Anordnungen über die Stempel- und Gebührenbefreiungen für den Bau der genannten Bahnlinie und über den Betrieb derselben durch die Staatsverwaltung.

Artikel XV schliesst mit der Vollzugsbestimmung für das Gesetz, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit treten soll.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 370. Sitzung des Abgeordnetenhauses ergreift das Wort Handelsminister Graf Wurmbrand:

In der 333. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 14. December v. J. haben die Herren Abgeordneten von Burgstaller, Ritter von Stalitz, Franz Graf Coronini, Lienbacher, Dr. Steinwender und Genossen an mich die Anfrage gestellt, in welchem Stadium sich die Vorbereitungen zur Herstellung einer neuen Bahnverbindung Triests mit dem Hinterlande befinden und wann eine diesbezügliche Vorlage Seitens der Regierung erwartet werden kann.

Auf denselben Gegenstand bezieht sich auch die in der 334. Sitzung des hohen Hauses vom 15. December v. J. eingebrachte Interpellation der Herren Abgeordneten Dr. Ritter von Rainer, Freiherr von Schwegel und Genossen, welche die Anfrage stellen, ob der Handelsminister beabsichtigt, die Frage der Verbindung der Hinterländer mit Triest durch Herstellung einer zweiten Eisenbahnlinie nach diesem Hafenplatze in absehbarer Zeit thatsächlich zur Lösung zu bringen, und im bejahenden Falle, durch welche der in Erörterung gezogenen Eisenbahnlinien?

Im Zusammenhange mit diesen beiden Interpellationen steht endlich auch die in der 327. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 7. December v. J. eingebrachte Interpellation der Herren Abgeordneten Alfred Graf Coronini und Genossen, womit dieselben die Anfrage stellen, ob der Handelsminister geneigt ist, Görz durch einen directen Schienenweg in der allernächsten Zukunft mit dem Innern des Reiches zu verbinden, und welche Aussicht auf Verwirklichung im bejahenden Falle das Eisenbahnproject Görz—Haidenschaft—Adelsberg hat.

In Beantwortung dieser Interpellationen darf ich vorerst als dem hohen Hause bekannt voraussetzen, dass die Regierung mit dem Studium der Frage beschäftigt ist, ob und in welcher Weise dem Wunsche nach einer verbesserten Bahnverbindung zwischen Triest und dem Küstenlande mit dem Innern der Monarchie am zweckmässigsten entsprochen werden könnte und ob zu diesem Zwecke der Neubau von Abkürzungslinien ins Auge gefasst werden soll.

Ueber den Stand der in letzterer Hinsicht eingeleiteten technischen und commerciellen Studien beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorgenommenen Trassirungs- und Projectirungsarbeiten zerfallen in zwei Hauptgruppen, wovon die eine die Verbindung Klagenfurt—Triest über die Karawanken behandelt, wogegen die andere eine Abkürzung der Bahnverbindung von Triest über die Tauern in der Richtung gegen Salzburg und Süddeutschland hin bezweckt.

Bei der erstgenannten Verbindung Klagenfurt—Triest kommen bekanntlich zwei Alternativtrassen in Betracht, und zwar:

1. von Klagenfurt über Kirschentheuer, den Loibl-Pass, Neumarktl, Krainburg, Bischoflack, Sayrach nach Divazza und
2. von Klagenfurt über Feistritz im Rosenthale, Veldes, Wochein, Bačathal, St. Lucia nach Görz.

Hinsichtlich der Loibl-Linie wurden die Vorprojecte für die Theilstrecken Klagenfurt—Kirschentheuer und Krainburg—Neumarktl schon vor einiger Zeit fertiggestellt und bereits der commissionellen Trassenrevision unterzogen.

Für die dazwischen gelegene Gebirgsstrecke über den Loibl wurde unter Zugrundelegung des gemischten Betriebssystemes (Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb) ein Vorproject aufgestellt und in der für die Abhaltung der Trassenrevision erforderlichen Ausdehnung zu Anfang dieses Jahres vollendet.

In gleicher Weise wurden auch die Vorprojecte für die Fortsetzungslinien Bischoflack—Sayrach und Sayrach—Divazza zu Beginn dieses Jahres fertiggestellt.

Die commerciellen Erhebungen und die Berechnungen über die Rentabilität dieser Linie sind im Zuge, können aber füglich nur zugleich mit jener für die Wocheiner Linie zum Abschlusse gebracht werden.

Was nun diese letztere, erst kürzlich von den Interessenten in Vorschlag gebrachte Alternativlinie betrifft, so wurde im Mai vergangenen Jahres mit den erforderlichen Studien begonnen, und musste eine Detailaufnahme des Terrains in grösserem Umfange erfolgen, wie auch angesichts der zu überwindenden namhaften Schwierigkeiten, welche die Durchfahrung der Karawankenkette und der Julischen Alpen mit Scheiteltunnelen bedingen, die Vornahme geologischer Erhebungen an Ort und Stelle stattfinden.

Die Feldarbeiten, welche sich in den schwer zugänglichen Gebirgsschluchten sehr umständlich und zeitraubend gestalteten, fanden im Spätherbste vorigen Jahres ihren Abschluss, und wird seither an der Herstellung der Schichtenpläne und der Zusammenstellung der übrigen für die weitere Verfassung des Vorprojectes erforderlichen Grundlagen gearbeitet.

Im Zusammenhange mit den Vorarbeiten für die Wocheiner Linie werden auch die älteren Operate für die Predil-Linie einer neuerlichen Ueberprüfung und Richtigstellung bezüglich des Kostenpunktes unterzogen.

Anlangend die Arbeiten für die zweite Hauptgruppe — die Tauern-Bahn-Linien — so wurde schon seinerzeit bei der zum Zwecke der fraglichen Studien beanspruchten Erhöhung des Trassirungscredites pro 1893 im hohen Hause ausgeführt, dass von den eilf verschiedenen Tauern-Bahn-Varianten nur die Gasteiner Linie (von Schwarzach-St. Veit über Gastein und den Mallnitzer Tauern nach Möllbrücken) und die Radstädter Linie (von Eben über den Radstädter Tauern nach Spittal an der Drau) für ein näheres Studium ins Auge zu fassen wären.

Es wurden demnach bezüglich dieser beiden Alternativ-

linien eingehende Erhebungen gepflogen und die bezüglichen Vorprojecte sammt Kostenberechnungen aufgestellt, wobei im Hinblicke auf die gegebenen Terrainverhältnisse für die Gasteiner Linie der reine Adhäsionsbetrieb, dagegen für die Radstädter Linie das gemischte (Adhäsions- und Zahnrad-)Betriebssystem zugrunde gelegt wurde.

Die Operate für die beiden genannten Linien befinden sich in Ausarbeitung.

Wiewohl schon im bisherigen Stadium der Vorarbeiten nebst den technischen und ökonomischen auch die commerciellen Momente im Auge behalten und die Grundlagen für den Rentabilitätscalcul sorgfältig gesammelt wurden, so erübrigt doch gerade in letzterer Hinsicht nach der gewärtigten Vorlage der Operate für die verschiedenen vorgedachten Bahnprojecte noch die Vornahme eines eingehenden vergleichenden und abschliessenden Studiums der commerciellen und Rentabilitätsfrage, um über die Bauwürdigkeit der einzelnen Linien unter Bedachtnahme auf die bestmögliche Ausnützung des bestehenden Bahnnetzes ein Urtheil fällen zu können. Hiebei wird auch ein etwaiger Wechsel in den Besitz- und Betriebsverhältnissen der Bahnen in Betracht zu ziehen sein, dessen Eintritt im Zusammenhange mit der dadurch bedingten Aenderung der tarifarischen Lage für die Beurtheilung des Gegenstandes im Ganzen neue Gesichtspunkte eröffnet.

Schliesslich beehre ich mich, beizufügen, dass das in einer der Interpellationen speciell angeführte Bahnproject Görz—Haidenschaft den Gegenstand einer Verhandlung zwischen den betheiligten Ministerien bildet, welche bisher noch nicht zum Abschlusse gelangt ist und von deren Ergebniss es abhängen wird, ob die Realisirung dieses Bahnprojectes in nähere Aussicht genommen werden kann.

Abg. Dr. Lueger stellte den Antrag, über die erste Interpellationsbeantwortung, betreffend eine zweite Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Triest, eine Debatte in der nächsten Sitzung zu eröffnen.

Dieser Antrag wurde abgelehnt und die Sitzung hierauf geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Stryj: Anlage eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma M. Oberhard für die Anlage eines Industriegeleises vom Bahnhofe der Station Glinna-Nawarya zum Kalkofen der genannten Firma für den 6. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 8493.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Erweiterung der Haltestelle Leitmeritz Stadt.) Für die Erweiterungsbauten in der Haltestelle Leitmeritz Stadt wurde der Consens ertheilt. [13. April, Z. 20.909.]

— (Kohlenschuppen in Tetschen.) In der Station Tetschen wird für Zwecke der kgl. sächsischen Güter- und Zollverwaltung ein Kohlenschuppen hergestellt. [5. April, Z. 17.431.]

— (Bauliche Veränderungen in Nimburg.) Das Project für Vergrösserung der Station Nimburg wurde genehmigt. [16. April, Z. 22.042.]

— (Herstellung einer Eisenbahnbrücke.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. October 1894 durchgeführten Localverhandlung wurde das Project für die anlässlich der Erweiterung der Station Gross-Wossek neu herzustellende Eisenbahnbrücke in km 306·4/5 der Strecke Kolin—Gross-Wossek genehmigt. [14. April, Z. 7999.]

— (Erweiterung der Desinfectionsanlage in Kolin: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Desinfectionsanlage in Kolin für den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8111.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Signalhütte in Wichstadtl-Lichtenau.) Die bereits hergestellte Signalhütte in der Station Wichstadtl-Lichtenau wurde nachträglich genehmigt. [16. April, Z. 11.529.]

Süddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt — Seidenberg: Bauliche Veränderungen in Kukus.) In der Station Kukus wurde bei der Eingangsthür des Aufnahmsgebäudes ein Vorbau hergestellt und in den Stationsbrunnen eine Holzpumpe eingebaut. [13. April, Z. 17.522.]

Zittau - Reichenberger Bahn. (Güterschuppen in Reichenberg.) In der Station Reichenberg wird der sächsische Güterschuppen vergrössert und der gegenwärtig unbenützte Wagenschuppen in einen Güterschuppen umgewandelt. [13. April, Z. 21.631.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Linie Lieboch—Wies: Errichtung der Personen-Haltestelle Wettmannstetten: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung der Personen-Haltestelle Wettmannstetten bei km 17·3/4 für den 4. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweikhardt betraut. [G.-I.-Z. 8044.]

Valsuganabahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung der Strecke km 45·3 bis an die Reichsgrenze der Valsuganabahn auf den 6. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 23.800.]

Projectirte Localbahn Zöptau-Römerstadt. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das im Allgemeinen günstige Ergebniss der am 22. und 23. Februar durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Zöptau der k. k. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau nach Römerstadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Kriegsdorf—Römerstadt hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [22. April, H.-M.-Z. 15.160.]

Projectirte Schleppbahn zur Spiritus- und Pottaschefabrik in Troppau und zur Rohzuckerfabrik in Katharein. (Fortsetzung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die Fortsetzung der politischen Begehung hinsichtlich des Projectes der Troppauer Zuckerraffinerie-Actiengesellschaft für die Schleppbahn zur Spiritus- und Pottaschefabrik in Troppau und zur Rohzuckerfabrik in Katharein für den 6. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 8138.]

Ausland.

Preussen. (Neue Organisation der Preussischen Staatsbahnen.) Die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen hat mit der zum 1. April ins Leben getretenen Neuordnung eine vollständige Aenderung erfahren, die nicht allein die Gestaltung der Verwaltung an sich, sondern auch die Einrichtung der Mehrzahl ihrer Dienstzweige umfasst. Die Aenderung kommt dadurch zum Ausdruck, dass für Verwaltung und Betrieb des staatlichen Eisenbahnnetzes unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten nicht mehr wie bisher zwei Instanzen (Eisenbahn-Directionen und Eisenbahn-Betriebsämter) wirken, sondern nur noch eine Instanz (Eisenbahn-Direction) besteht. Die 75 Eisenbahn-Betriebsämter — die untere Instanz — wurden beseitigt und die von den Directionen auf dieselben übergegangenen Befugnisse auf jene zurück übertragen. Bei dieser vermehrten Arbeitszuweisung haben die Bezirke der Eisenbahn-Directionen verkleinert werden müssen; an Stelle der bisherigen 11 Directionen mit durchschnittlich 2550 Kilometer Eisenbahn treten deren 20 — durchschnittlich eine Direction auf 1400 km. Diesen sind als Ausführungsorgane Inspectionen unterstellt. Dabei sind gewisse Verwaltungsgeschäfte, welche seither bei jeder Direction selbstständig bearbeitet wurden, entweder für den ganzen Bereich der Staatsbahnen, oder für eine Gruppe von Directionen einer Direction übertragen, soweit sich dafür Gründe der Zweckmässigkeit ergaben. Zu solchen Verwaltungsgeschäften gehören z. B. die Beschaffung von Betriebsmitteln, Materialien und Drucksachen, ferner das Control- und Abrechnungswesen, das Tarifwesen u. A. Dem Präsidenten jeder Direction sind je ein administrativ und ein technisch vorgebildetes Mitglied als ständige Stellvertreter beizugeben, denen die Vertretung nicht nur in Abwesenheit des ersteren obliegt, sondern auch bei seiner Anwesenheit in bestimmten Angelegenheiten übertragen werden kann. Die Stellvertreter werden auch die Beiräthe des Präsidenten sein, der ihr Gutachten in wichtigen Fragen einzuholen hätte. Auf jede Direction kommen im Durchschnitt 16 Decernenten, welche die ihnen zugewiesenen Geschäfte zu bearbeiten haben. Auch können den Mitgliedern gewisse Geschäfte ein- für allemal zur selbstständigen Erledigung übertragen werden. Neu creirt ist die Stelle des „Rechnungs-Directors", der als Vorstand des Rechnungsbureau jeder Direction zugewiesen ist. Die Neueintheilung und

Vermehrung der Directionsbezirke hat eine Umgestaltung der Bezirkseisenbahnräthe nothwendig gemacht; auch hier ist von der Ermächtigung, für mehrere Directionsbezirke einen Bezirkseisenbahnrath zu bestellen, Gebrauch gemacht worden. Der Landeseisenbahnrath behält seine seitherige Organisation. Die den Eisenbahn-Directionen unterstellten Ausführungsorgane für die Ausführung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes sind die Inspectionen für den Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und Telegraphendienst, sowie Bauabtheilungen für die Leitung der Neubauten, soweit nicht Beamte der Betriebsverwaltung damit betraut werden können. Schliesslich wären noch die Vorschriften besonders hervorzuheben, welche in der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Verkehrs-Inspectionen hinsichtlich der Beziehungen zu den Verkehrs-Interessenten erlassen und welche ohne Zweifel geeignet sind, diese Beziehungen namentlich auch dadurch gut zu gestalten, dass den Inspections-Vorständen weitgehende Befugnisse für die Erledigung von Beschwerden und insbesondere von Reclamationen zugewiesen sind, wobei es ausserordentlich wohlthuend berührt, dass, wie überhaupt in der ganzen Organisation, auch hier das mündliche Verfahren in weitgehendem Umfange vorgesehen ist. Diese Vorschrift lautet: Anträge und Beschwerden, welche von Interessenten in Angelegenheiten des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes erhoben werden, hat der Vorstand der Verkehrs-Inspection zu behandeln und auf kürzestem Wege — wenn thunlich auch mündlich — zu erledigen. Alle sonst zu seiner Kenntniss gelangenden Unregelmässigkeiten in den seiner Aufsicht unterstehenden Dienstzweigen hat er zu verfolgen und das Zweckdienliche zu veranlassen, auch Fürsorge zu treffen, dass der Wiederkehr von Fehlern und Versehen vorgebeugt wird. Bezüglich solcher Güter, deren Annahme verweigert wird, hat er die geeigneten Anordnungen zu treffen, soweit dies nicht den Abfertigungsstellen überlassen ist oder soweit nicht bezüglich der Auslandsverkehre von der Eisenbahn-Direction ein anderes bestimmt ist. Der Entscheidung des Vorstandes der Verkehrs-Inspection unterliegen Anträge, welche gerichtet sind: 1. auf Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht, 2 auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Thieren und Leichen, insbesondere wegen Verlustes und Beschädigung oder wegen Verzögerung der Beförderung, 3. auf Erstattung von Nebengebühren und Conventionalstrafen aus dem Frachtgeschäfte, in sämmtlichen Fällen jedoch nur a) soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf preussische Staatsbahnen oder auf solche Eisenbahnen entfallen, welche dem „Uebereinkommen, betreffend die Behandlung der Reclamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre" beigetreten sind, und b) soweit der reclamirte Gesammtbetrag die Summe von 300 Mark nicht überschreitet, wobei es gleichgiltig ist, ob der erhobene Anspruch aus einem und demselben oder aus verschiedenen Beförderungsverträgen herrührt. Ueber die innerhalb seiner Zuständigkeit behandelten Reclamationen ist ein Reclamationsregister in der vorgeschriebenen Form zu führen und der Eisenbahn-Direction in regelmässigen Zeitabschnitten vorzulegen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" Nr. 4, S. 141 ex 1895.]

Schiffahrt.

Salzkammergutseeen. (Verband der Dampfschifffahrts-Unternehmungen.) Die Besitzer der Dampfschiffahrts-Unternehmungen am Attersee, Mondsee, Wolfgangsee, Traunsee, Hallstätter See und Grundlsee haben einen Verband gebildet, dessen Zweck es ist, geeignete Mittel zu suchen und anzuwenden, um den Mitgliedern zu ermöglichen, die Betriebsauslagen zu vermindern, die Betriebseinnahmen zu erhöhen und Betriebserleichterungen jeder Art zu schaffen. Zur Durchführung des Verbandszweckes werden eingeführt: a) die Abhaltung zeitweiser Sitzungen behufs mündlicher Berathung, b) schriftliche Mittheilungen über Vorkommnisse aller Art, welche für alle oder einzelne Verbandsmitglieder von Interesse sind. Als Mittel zur Erreichung des Verbandszweckes wurden bestimmt:

1. Corporativer Beitritt zu Verbänden, welche Interessen vertreten, die jene des eigenen Verbandes fördern, sowie Absendung eines Delegirten zu den jeweiligen Sitzungen der erwähnten Verbände.
2. Gemeinsame Durchführung des Reclamewesens.
3. Aussendung, Placatirung und Vertheilung gemeinsam aufzulegender Wand- und Taschenfahrpläne.
4. Durchführung möglichst einheitlicher Tarife, Fahrbegünstigungen und Betriebsreglements, um die durch verschiedene Betriebsbestimmungen entstehenden Beschwerden zu vermeiden.
5. Auflage und Verkauf combinirter Fahrkarten behufs Hebung eines wechselseitigen Localverkehres.
6. Gegenseitige Verpflichtung, keinen Bediensteten eines anderen Verbandsmitgliedes ohne des letzteren besondere Einwilligung in die eigenen Dienste aufzunehmen.
7. Wahrheitsgetreue Beantwortung der Anfragen über Befähigung, Aufführung und Bezüge der in Verwendung gestandenen Schiffsbediensteten.
8. Beschlussfassung, dass Schiffsbedienstete, welche ein Verbandsmitglied aus den in § 12 (Absatz a—h incl.) angeführten Gründen der Dienstinstruction entlassen hat, als zum Schiffsdienste nicht geeignet anzusehen sind und in die Dienste der Verbandsmitglieder nicht mehr aufgenommen werden.
9. Gegenseitige Aushilfleistung durch zeitweise Ueberlassung von Schiffsbediensteten im Falle dringenden Bedarfes.
10. Anstellung einer Reserve an Schiffsbediensteten auf gemeinsame Kosten und Auflage einer Vormerkung über zur Anstellung oder Aushilfsleistung geeignete Schiffsbedienstete.
11. Durchführung einer einheitlichen Uniformirung der Schiffsbediensteten.
12. Errichtung einer gemeinsamen Krankencasse und eines gemeinsamen Pensionsfondes.
13. Gemeinsame Schlüsse auf Feuer- und Havarieversicherungen, sowie auf Lieferung von Verbrauchsmateriale behufs Verbilligung des Bezuges, Ankauf von Fachwerken und Abonnirung von Fachzeitschriften.
14. Gemeinsame Einleitung von Eingaben, um gemeinsame Vortheile zu erreichen, um alle Verbandsmitglieder schädigende Wirkungen zu beseitigen, ferners, falls die Mehrheit der Verbandsmitglieder das Ansuchen als billig erkennt, um für einzelne Verbandsmitglieder Vortheile zu erwirken oder um für einzelne Verbandsmitglieder Uebelstände, ungünstig wirkende Bestimmungen, Anordnungen und Gefahren abzuwenden.
15. Verfassung statistischer Zusammenstellungen nach gemeinsam aufzustellenden Grundsätzen.
16. Gemeinsame Excursionen.

Ausser den Eingangs erwähnten Mitgliedern können bei absoluter Stimmenmehrheit auch andere Verkehrsunternehmungen in den Verband aufgenommen werden.

Marburg. (Flossverkehr auf der Drau im Jahre 1894.) Nach den vom Stadtrathe in Marburg vorgelegten Nachweisungen bezifferte sich der dortige Flossverkehr auf der Drau im Jahre 1894 auf 1446 Flösse (— 190 gegen 1893) mit einem Holzbestande von 515.410 q (+ 28.493 q gegen 1893); darunter sind 809 (— 224) durchgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 420.429 q (+ 7625 q) und einer beigegebenen Ladung von je 80 q (— 8385 q); 42 (— 16) gebaute und abgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 4125 q (+ 410 q) und einer beigegebenen Ladung von 2480 q (— 4992 q); 595 (+ 50) angekommene und zerschlagene Flösse mit einem Holzbestande von 90.856 q (+ 20.458 q) und einer beigegebenen Ladung von 50.268 q (— 3575 q). — Die Gesammtmenge der verflössten Güter einschliesslich des Flossholzes bezifferte sich im Jahre 1894 auf 568.238 q (+ 11.541 q), wovon 420.509 q (— 760 q) durchgegangen sind, 6605 q (— 4582 q) verladen und 141.124 q (+ 16.883 q) gelöscht wurden. Unter den durchgegangenen Gütern waren 420.429 q (— 64 q) Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, 80 q (— 256 q) Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquetts, Brennholz, Torf, Petroleum); verladen wurden 4125 q (+ 363 q) Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, 320 q (+ 320 q) Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquetts, Brennholz, Torf, Petroleum) und 2160 q (— 5265 q) landwirthschaftliche Erzeugnisse (Körner und Hülsenfrüchte, Rüben, Erdäpfel, Obst, Gemüse, sonstige Pflanzen, Wein, Bier, Branntwein, Stroh, Wolle, Baumwolle, Jute, Garne, Lohe, Colonialwaaren, Vieh, Fische, Knochen); gelöscht wurden 90.856 q (+ 9759 q) Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer, mit Ausnahme von Brennholz, und 50.268 q (+ 7124 q) Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquetts, Brennholz, Torf, Petroleum).

Europäische Donau-Commission. (Vertreter des Deutschen Reiches.) Zum Vertreter des Deutschen Reiches in der Europäischen Donau-Commission wurde an Stelle des bisherigen deutschen Consuls in Galatz, wirklichen Legationsrathes Raffauf, der gegenwärtige Inhaber dieses Postens in Galatz, Consul Josef von Loehr ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag IV zum Binnengütertarif, Theil II.

Am 1. Mai 1895 tritt zum Binnengütertarif, Theil II, für die normalspurigen Linien der Nachtrag IV in Kraft, der unter Anderem Aenderung des Nebengebührentarifes, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Abdrücke des Nachtrages können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 29. April 1895. [310]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung von Frachtsätzen für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen.

Die im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt D sub IX, C, 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) enthaltenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von Bau-, Nutz-, Schnitt- und Werkholz, sowie Eisenbahnschwellen ab Wama transit (für Sendungen ab Verladestellen der Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza) nach Hatna transit für Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und darüber hinaus und nach Suczawa transit für Rumänien und Südrussland treten am 15. Juni 1895 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 1. Mai 1895. [311]

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Verbandstarifes.

Mit 1. Juni 1895 tritt an Stelle des Tarifes vom 1. März 1888 (Theil II, Heft 1, 2 und 3, dann Theil IV) ein neuer Verbandstarif, Theil II, Heft 1, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält directe Frachtsätze in Franken-Währung für den allgemeinen Classentarif, sowie verschiedene Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen Stationen der rumänischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der königl. Bayerischen, königl. Württembergischen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main—Neckar-Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Bahn, der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a. M., Köln und Saarbrücken, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburg-Wilhelm-Bahn andererseits.

Für den neuen Verbandstarif gelten die reglementarischen Bestimmungen (Theil I, Abtheilung A), sowie die allgemeinen Bestimmungen und die Güter-Classification (Theil I, Abtheilung B) für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Exemplare des neuen Verbandstarifes sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 4 Kronen = 3 Mark 40 Pfg. = 4 Francs 20 Cts. erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1895. [312]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Getreide.

Mit 1. Juni 1895 tritt zum Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. November 1894 der Nachtrag I in Wirksamkeit. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Berichtigungen, sowie neue Reexpeditionsbestimmungen.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 50 Heller = 45 Pfg. = 55 Cts. erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1895. [313]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr.

Berichtigung.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 haben die Frachtsätze von Hatna trs. nach Braila, Galatz und Jassy trs. (für Odessa) [A, Stationstarif, Seite 2] ab 15. Juni 1895 Giltigkeit, und zwar:

Von Hatna transit:
a) nur für Sendungen von Russ.-Moldawitza;
b) für Sendungen von allen übrigen Stationen.

Wien, am 1. Mai 1895. [314]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1895.

Mit 1. Juni 1895 gelangt zu dem oben genannten Tarifhefte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält eine Neuausgabe des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen und Eisenwaare), die Aufnahme der Station Hohenau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif Nr. 23 (Zucker), und endlich Druckfehler-Berichtigungen.

Der betreffende Tarifnachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 30 Kreuzer = 60 Heller zu beziehen.

Wien, am 30. April 1895. [315]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Nachtrag 5.) Mit Wirksamkeit vom 1. April ist der Nachtrag 5 zur Einführung gelangt, welcher enthält:
1. Aenderung des Titelblattes,
2. Ergänzung des Vorwortes,
3. Aenderungen und Ergänzungen zu D III, Tarif und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen,
4. Aenderungen und Ergänzungen zu E, Kilometerzeiger,
5. Aenderungen und Ergänzungen zu F, Tariftabellen,
6. Aenderungen und Ergänzungen zum Anhang,
7. Berichtigungen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr, Heft D, Sonderbestimmungen und Tarife für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen, giltig vom 1. April 1895.) Im Heft D sind nachstehende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite II sub F der Inhaltsübersicht und auf Seite 53, Zeile 4 von unten sind die Worte „und Tarifkilometer" zu streichen.

Auf Seite 2, Zeile 19, ist die Zahl XVI in „XIV", auf Seite 3, Zeile 16, ist die Zahl 96 in „94" zu ändern.

Auf Seite 31, Zeile 4 von unten ist bei Kilometer 497 und A.-T. 3 der Frachtsatz 1·13 in „1·12" zu ändern.

Auf Seite 38, Ziffer 6, ist im Kilometerzeiger zwischen „Kleingemünden" und „Schönau" unter Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses einzuschalten: „Josefshaus (Halteplatz)". Für denselben gelten in Richtung Gemünden die Kilometer von Schönau, umgekehrt die von Kleingemünden.

Auf Seite 41 ist im Kilometerzeiger Halteplatz „Wasserzell" und auf Seite 40, Z. 20 von unten, „Wasserzell" mit Beisatz „b. E." zu versehen.

Auf Seite 56, Z. 11 (Beckstetten), ist bei Neustift in Rubrik via statt b zu setzen „a".

Auf Seite 67, Z. 1 (Paar), ist bei Ruhstorf,
„ „ 67, „ 13 von unten (Polling), ist bei Pfenningbach und Ruhstorf,
„ „ 67, „ 2 von unten (Radersdorf), ist bei Sulzbach am Inn,
„ „ 70, „ 12 von unten (Staltach), ist bei Pfenningbach,
„ „ 71, „ 1 (Uffing), ist bei Engertsham
in Rubrik via überall statt a zu setzen „b".

Auf Seite 71, Z. 18 von unten (Walkersbach), ist bei Neukirchen am Inn statt b 236 zu setzen „a 231".

Auf Seite 73, Z. 4 (Westereringen), ist bei Bad Höhenstadt,
„ „ 73, „ 21 (Witzighausen) ist bei Neukirchen am Inn,
„ „ 73, „ 22 (Wörnitzstein), ist bei Ruhstorf
in Rubrik via statt a zu setzen „b".

Auf Seite 82 ist der mit Ziff. 13 und auf Seite 83 der mit Ziff. 17 bezeichnete Absatz, beide beginnend mit „die Halteplätze Bad Reichenhall-Kirchberg" und endigend mit „gleichzuachten", zu streichen. Die Nummernfolge der folgenden Absätze ist richtig zu stellen.

Auf Seite 85, Z. 4 von unten, ist die Zahl 5 streichen, Seite 102 im Kopf statt XXII zu setzen „XXXII".

Auf Seite 103 ist im Kilometerzeiger (XXXIV, 2) in letzter und vorletzter Zeile Ziffer 10 in „9" zu ändern.

— (Personen- und Gepäcksverkehr mit der Localbahn Schaftlach—Gmund; Tarif vom 1. Juni 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni kommt ein Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Gmund, Station der Localbahn Schaftlach-Gmund, zur Einführung.

An diesem Tarife sind die Stationen Albling, Augsburg, Darching, Gross-Hessellohe, Holzkirchen, Kufstein, Miesbach, München C.-B., Oberwarngau, Otterfing, Reigersbeuern, Rosenheim, Salzburg, Sauerlach, Schliersee und Tölz betheiligt.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Zusatzbestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung.) Mit dem 1. Mai trat auf den Preussischen Staatseisenbahnen folgende besondere Bestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung in Kraft:

„Die im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I vom 1. April 1895, Seite 9, unter c) für Schulfahrten und Feriencolonien vorgesehenen Fahrpreis-Ermässigungen gelten auf den Preussischen Staatseisenbahnen auch für die nachstehend angegebenen Schulen:

1. Webeschule in Berlin, Krefeld, Aachen, Mühlheim a. Rh., Einbeck, Sorau, Kottbus, Mühlhausen i. Th., Spremberg und Falkenburg.
2. Werkmeisterschule für Weber in Forst, Sommerfeld, Rummelsburg und Nowawes.
3. Städtische Werkmeisterschule für Maschinenbauer in Magdeburg.
4. Kgl. Maschinenbauschulen in Dortmund.
5. Kgl. Hütten- und Maschinenbauschule in Duisburg.
6. Städtische Maschinenbauschulen in Köln a. Rh.
7. Die kgl. Fachschule für die bergische Kleineisen- und Stahlindustrie in Remscheid.
8. Die städtische Fachschule für die Bronze-Industrie in Iserlohn."

Güterverkehr Schweiz-Niederlande. (Frachtermässigung für Papiersendungen.) Die laut früherer Bekanntmachung für „Papier aller Art, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.), bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden", aus der Schweiz zur überseeischen Ausfuhr von Basel nach den niederländischen Hafenstationen gewährte Frachtermässigung ist bis auf Weiteres auf den Verkehr von den übrigen deutsch-schweizerischen Uebergangsstationen Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz, sowie von den Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Lindau und Bregenz ausgedehnt worden.

Südwestdeutscher Verband. (Neue Gütertarife.) Die neuen Tarife für die Beförderung von Gütern im Südwestdeutschen Verbande (Theil II und Tarifhefte 1—5 und 7) gelangten am 1. Mai zur Einführung.

Die Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit Station Bingerbrück der kgl. Eisenbahn-Direction Köln im Tarifheft 2 vom 1. Juli 1892 bleiben bis zur Bekanntgabe von Entfernungen und Frachtsätzen im Heft 2 des Gütertarifes für den Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Verband, welchem die Station Bingerbrück zugewiesen ist, noch in Geltung.

Für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen und Stationen der elsass-lothringischen Bahnen (Tarifheft 2 vom 1. Jänner 1891) kommen bei der Frachtberechnung die Entfernungen des Gütertarifheftes 5 vom 1. Mai 1895 nur insoweit zur Anwendung, als in dem Tarifheft 5 vom 1. Juni 1890 keine Entfernungen vorgesehen sind, und im übrigen, sofern Ermässigungen eintreten, nur wenn die Absender auf die Vorschreibung eines bestimmten Transportweges verzichten.

Bei Vorschreibung eines von der Wegeleitung für den Güterverkehr abweichenden Transportweges werden nach wie vor die höheren Entfernungen des Gütertarifheftes 5 vom 1. Juni 1890 nebst Nachträgen der Frachtberechnung zu Grunde gelegt.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Tarifberichtigung.) Im 3. Nachtrage zu Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife wird auf Seite 25 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 c Plagwitz-Lindenau—Chur von 445 in 443 Cts. berichtigt.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge.) Heft 6 zum Verbands-Gütertarif (Baden—Main-Neckar-Bahn), sowie die Nachträge IX zum Heft 8 (Baden-Pfalz) und VII zum Heft 9 (Baden—Hessische Ludwigsbahn) kamen mit Giltigkeit vom 1. Mai zur Einführung. Die Bestimmung wegen Erhebung eines Localzuschlages für die Beförderung von Thonerde ab Station Tiefenthal der Pfälzischen Eisenbahn tritt erst am 15. Juni in Geltung.

Ausnahmetarif für Zucker nach Basel (Reichsbahn) zur Ausfuhr nach der Schweiz. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wurde zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 1 ausgegeben, welcher ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen ermässigte Frachtsätze für 10 t-Sendungen von den in den Tarif einbezogenen Stationen des Directionsbezirkes Köln enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Neuausgabe des Local-Gütertarifes.) Die in früheren Bekanntmachungen für den 1. Mai angekündigte Neuausgabe des Gütertarifes für den Binnenverkehr, Theil II, erfolgt erst am 1. Juni.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
768	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Vidrány	Wsetin	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Uebrigen tarifmässige Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1895	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-verband		102 kr.		Im Kartirungswege		
769	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Kalk, gebrannt	Pardubic (St.E.G.)	Ahtsdorf Zwittau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 21·1 22·5	kr. 18·3 19·5	kr. 2·8 3·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
770	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Budigsdorf	Welwarn Svoleňoves Libochovic	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Heller 88 88 111	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Hochstein	Welwarn Libochovic					90 113				
				Siebelsdorf	Roztok Libšic Kralup Svoleňoves Welwarn Mühlhausen Weltrus Jenšovic Beřkovic-Melnik Wegstädtl-Hněvic Theresienstadt Lobositz Libochovic Bodenbach					73 76 78 87 86 80 81 84 87 90 98 100 109 117				
771	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A	Floridsdorf-Donaufeld (K.F.N.B.) — oder vice versa	Saaz (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	117·9 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
772	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	M i t t e l w a l d e (oder vice versa)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	Kreuzer: a) u. b) 185·6	a) 161 b) 144	a) 24·6 b) 41·6	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe II						139·4	a) 139 b) 132	a) 0·4 b) 7·4			

Die vorstehenden, für Güter der Classe I bei Aufgabe von mindest. 5000 kg, resp. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen vorgesehenen Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von 5000 kg, resp. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Theil aus Gütern der Stückgutclasse I und zum Theil aus solchen der Stückgutclasse II bestehen. Auf explosive Güter finden die vorstehenden Wagenladungssätze keine Anwendung. Bei Inanspruchnahme der nebigen Frachtsätze für Güter der Classe I bei Aufgabe von 5000 und 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie jener für Güter der Classe II bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen. Erfolgt das Auf- und Abladen über Ansuchen der Partei durch Arbeitskräfte der Eisenbahn, so kommen die im Tarife Theil I sub D—III vorgesehenen Auf- und Abladegebühren zur Einhebung.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
773	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Papier und Pappendeckel der Classe „A"	Kis Szeben	Wien St.E.G. und K.F.N.B.	a) Aufgabe in beliebigen Quantitäten Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	a) 189 kr. b) 167 kr. c) 150 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
774	Böhm. Nordbahn		Ziegel	Kralup	Neratovic	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	7·4 kr.	6·4 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		
775	Buschtěhrader Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker u. Bleizucker)	N e r a t o v i c	Carlsbad	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg, ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1895	Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen (B.N.B. und B.E.B.)	Heller 208	Heller ad a) 198 b) 172	Heller ad a) 10 b) 36	Im Kartirungswege		
					Falkenau a. d. Eger				230	a) 221 b) 172	a) 9 b) 58			
					Kaaden Brunnersdorf				160	a) 150 b) 129	a) 10 b) 31			

776 B.E.B. Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895 gelangt für die zum Neubaue, bezw. Wiederaufbaue einer Baumwollspinnerei in Falkenau a. d. Eger dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn mindestens 40 km zurückgelegt haben und in der Station Falkenau a. d. Eger zur Abgabe kommen, die im Ausnahmetarife XVIII des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der im genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
777	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Drainröhren	Zauchtel	Bautsch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	19·5 kr.	16 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Ziegel			Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			19·5 kr.	12 kr.	7·5 kr.			

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. | **Wien, 7. Mai 1895.** | **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn von Gablonz nach Reichenau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gustav Hoffman, Fabrikant in Gablonz a. d. Neisse, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn vom alten Marktplatze der Stadt Gablonz über Seidenschwanz und Kukan zur Station Reichenau der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. April 1895. Z. 16.221.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn von der Station Fohnsdorf der im Betriebe der k. k. Staatsbahnen stehenden Linie Zeltweg—Fohnsdorf zu dem Hauptwerke in Wasendorf mit Abzweigungen zur Kohlenverladestelle am Schachte der Oesterr.-alpinen Montan-Gesellschaft, zum Werke in Hetzendorf und zum Schlosse Gabelhofen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Verwaltung des Blech- und Eisenwerkes „Styria“ in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Schleppbahn von der Station Fohnsdorf der im Betriebe der k. k. Staatsbahnen stehenden Linie Zeltweg—Fohnsdorf zu dem Hauptwerke in Wasendorf mit Abzweigungen zur Kohlenverladestelle am Schachte der Oesterr.-alpinen Montan-Gesellschaft, zum Werke in Hetzendorf und zum Schlosse Gabelhofen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1895. Z. 12.594.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen nach der Station Rann der Linie Steinbrück—Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien mit den Erlässen vom 30. März 1893, Z. 11.419, vom 26. September 1893, Z. 49.932, vom 14. April 1894, Z. 17.310, und vom 2. October 1894, Z. 51.585 (Verordnungs-Blatt Nr. 41 vom 11. April und Nr. 126 vom 31. October 1893, Nr. 67 vom 14. Juni und Nr. 121 vom 23. October 1894), ertheilte, bezw. verlängerte Vorconcession rücksichtlich der intendirten normalspurigen Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Landstrass, Zirkle und Munkendorf nach der Station Rann der Linie Steinbrück—Rann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 4. April 1895. Z. 18.947.

Nähere Angaben

über die

einzelnen im Artikel I des Gesetzentwurfes, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen, angeführten Bahnprojecte.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 46, pag. 739, und Nr. 52.)

Artikel I, Z. 1. Normalspurige Eisenbahn Marienbad—Karlsbad.

(55 Kilometer, Effectivkosten 5,350.000 fl., einschliesslich 350.000 fl. für den Fahrpark, 154.500 fl. Intercalarzinsen und 36.000 fl. Reservefond.)

Artikel I, Z. 2. Normalspurige Eisenbahn Schönwehr—Elbogen.

(15 Kilometer, Effectivkosten 1,672.000 fl., einschliesslich 83.600 fl. für den Fahrpark, 63.740 fl. Intercalarzinsen und 20.000 fl. Reservefond.)

Die Bahnlinie Marienbad—Karlsbad mit dem Flügel Schönwehr—Elbogen bildet den Gegenstand der dem Ingenieur W. Daniel in Pilsen ertheilten, bisher aber noch nicht zur Durchführung gelangten A. h. Bau- und Betriebsconcession vom 25. December 1886, R.-G.-Bl. Nr. 20 ex 1887. Diese Concession blieb bisher unausgeführt, weil der von dem Concessionär, bezw. von dem ihm als Finanzkraft zur Seite stehenden Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. aufgestellte Calcül über die Anlagekosten und die zu gewärtigende Rentabilität der projectirten Bahnlinien sich bei näherer Prüfung als unrichtig erwies. Ungeachtet der Erfolglosigkeit wiederholter, an den Concessionär gerichteter Aufforderungen zur Inangriffnahme der Bauarbeiten erachtete jedoch die Regierung mit dem Antrage auf Ausserkraftsetzung der ertheilten A. h. Concession und mit der von mehreren Seiten angeregten Einziehung der von dem finanzirenden Bankhause Namens des Concessionärs im Sinne des § 3 der A. h. Concessionsurkunde erlegten Caution von 50.000 fl. nicht vorgehen zu sollen; die Regierung war vielmehr bemüht, sich der Mitwirkung auch dieser Interessenten für den Fall zu versichern, als das fragliche Bahnproject auf einer anderen als der ursprünglich in Aussicht genommenen Grundlage der Realisirung zugeführt werden sollte. Zu diesem Zwecke wurde mit der Firma von Erlanger & Söhne ein Abkommen getroffen, wonach in dem vorangedeuteten Falle das dieser Firma gehörige Detailproject der Hauptlinie Marienbad—Karlsbad den künftigen Concessionären derselben zu einem vom Handelsministerium zu bestimmenden und je nach dem Ermessen desselben in baarem Gelde oder in nicht garantirten Actien zu entrichtenden Preise abgetreten und die oberwähnte Caution zum Ankaufe von Stammactien der genannten Hauptlinie verwendet werden soll.

Während Seitens der Regierung ursprünglich aus finanziellen Erwägungen nur die Sicherstellung der Hauptlinie Marienbad—Karlsbad beabsichtigt war, hat die ausserordentliche Opferwilligkeit der an dem Baue der Flügelbahn nach Elbogen betheiligten Interessenten der Regierung die Möglichkeit geboten, auch die Ausführung dieser letzteren Linie, welche jedoch im Uebrigen als ein selbstständiges Unternehmen behandelt werden soll, in den vorliegenden Gesetzentwurf einzubeziehen.

Dies vorausgeschickt, ist in Bezug auf die Trassenführung, die wirthschaftliche Bedeutung und die finanzielle Sicherstellung der in Rede stehenden, als Hauptbahnen zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinien Folgendes zu bemerken:

Die Hauptlinie Marienbad—Karlsbad soll nach dem vorgedachten Detailprojecte von dem nordwestlichen Ende der Station Marienbad abzweigen und, an der Auschowitzer Berglehne sich entwickelnd, zunächst die Höhe bei Habakladrau ersteigen; von hier ab senkt sich die Bahntrasse in das Thal des Teplflusses, welch letzterem sie flussabwärts unter Berührung der Städte Tepl und Petschau folgt; dieselbe überschreitet sodann die Gebirgseinsattlung zwischen dem Fichten- und dem Aberge, um in das Thal des Egerflusses zu gelangen, an dessen rechtem Ufer hinziehend sie schliesslich den auf den Donitzer Gründen anzulegenden Karlsbader Centralbahnhof erreicht. In der Station Petschau und in dem vorgenannten Centralbahnhofe schliesst die projectirte Bahnlinie an die einen Gegenstand des Gesetzes vom 22. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 129, bildenden, der A. h. Concessionirung entgegengehenden Bahnlinien Rakonitz—Pladen—Petschau einerseits und Karlsbad—Johann Georgenstadt andererseits, sowie mittelbar an die Strecke Komotau—Eger der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn an.

Die Zweiglinie Schönwehr — Elbogen, bezüglich welcher ein im Jahre 1888 der commissionellen Trassenrevision unterzogenes Generalproject vorliegt, soll diesem Projecte zufolge aus der Station Schönwehr der Hauptlinie Marienbad—Karlsbad abzweigen und nach Ueberschienung des zwischen dem Tepl- und dem Flutbachthale gelegenen Höhenzuges über Schlaggenwald nach Elbogen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Elbogen—Neusattel geführt werden.

Vermöge dieser Anschlüsse, durch welche die als Sackbahn endigenden Localbahnen Rakonitz—Petschau und Elbogen—Neusattel in Durchzugslinien verwandelt und für die Bahnlinie Karlsbad—Johann Georgenstadt ein directer Zufuhrsweg aus dem Süden geschaffen wird, stellen sich die projectirten Bahnlinien als eine verkehrspolitisch wichtige Ergänzung des Eisenbahnnetzes im nordwestlichen Böhmen dar, und kommt denselben in dieser Beziehung eine umso höhere Bedeutung zu, als die sämmtlichen in Betracht gezogenen Bahnstrecken in den Staatsbetrieb übernommen werden sollen.

Von erheblicher Wichtigkeit sind die projectirten Bahnlinien auch für die localen Verkehrsinteressen. Schon heute bestehen nämlich zwischen den beiden durch die projectirte Hauptlinie zu verbindenden Weltcurorten und den übrigen, im Attractionsgebiete der neuen Bahnlinien gelegenen Städten und Ortschaften rege sociale und geschäftliche Beziehungen, welche ungeachtet der ausserordentlichen Kostspieligkeit der Achsfracht zu einem lebhaften Personen- und Güterverkehre Anlass geben. Der erstere Verkehr, zu welchem das mehr als 50.000 Personen zählende Curpublicum ein bedeutendes Contingent stellt, erscheint umso entwicklungsfähiger, als der von den Projectslinien berührte Landestheil auch hervorragende landschaftliche Schönheiten aufweist.

Für den Güterverkehr der Hauptlinie sind von besonderer Bedeutung die Producte der ausgedehnten Waldbestände bei Tepl, Petschau und Karlsbad, ferner die Porzellanwaaren aus Pirkenhammer, Aich, Alt-Rohlau, Fischern und Dallwitz, sowie der Versandt von Mineralwässern aus Marienbad, Sangerberg und Karlsbad.

Für den localen Güterverkehr der Flügelbahn kommen nächst den leistungsfähigen Kohlenbergbauen bei Elbogen gleichfalls zahlreiche Industrie-Etablissements, darunter je eine Kammgarn- und eine Schafwollspinnerei,

Gerbereien, Zinngiessereien, Porzellanmalereien und in ganz besonderem Masse die Porzellanfabrik Haas & Cižek bei Schlaggenwald in Betracht, welch letztere ihren jährlichen Bezug an Roh- und Hilfsstoffen, sowie an Brennmaterialien auf 18.000 Tonnen und ihren Versandt auf 1200 Tonnen beziffert.

Dem hienach zu gewärtigenden lebhaften Personen- und Güterverkehr entsprechend, kann nach amtlichen Erhebungen bei der Hauptlinie auf ein jährliches Reinerträgniss von 174.000 fl. und bei der Flügelbahn auf ein solches von 51.000 fl. gerechnet werden.

Die effectiven Baukosten der Hauptlinie per 5,350.000 Gulden (rund 95.500 fl. per Kilometer) sollen nach dem der Gesetzesvorlage zu Grunde liegenden Finanzirungsprogramm aufgebracht werden durch Aufnahme eines vierpercentigen, auf eine staatliche Reinertragsgarantie zu fundirenden Hypothekaranlehens im Nominalbetrage von 4,050.000 fl. bei der Böhmischen Landesbank, ferner durch Ausgabe eines Betrages von 1,375.900 fl. in Stammactien, wovon ein Theilbetrag per 300.000 fl. Seitens des Königreiches Böhmen auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 11. Februar 1895 und der Rest per 1,075.900 fl. unter Heranziehung der Caution der Firma von Erlanger & Söhne von den Localinteressenten übernommen und zum vollen Nennwerthe eingezahlt werden soll. In die erwähnte Beitragsleistung der Interessenten, von welcher zufolge der dem Handelsministerium vorliegenden Zeichnungserklärungen zur Zeit erst ein Theilbetrag von 1,010.700 fl. sichergestellt erscheint, werden die von der Stadtgemeinde Karlsbad gewidmeten und von derselben mit 300.000 fl. bewertheten Grundstücke für den bei Donitz anzulegenden Centralbahnhof mit ihrem wahren, nach Artikel XI, dritter Absatz, des Gesetzentwurfes zu ermittelnden Werthe einzurechnen sein.

Von Seiten der Regierung wird übrigens für die Hauptlinie die eventuelle Ausgabe nicht garantirter Prioritätsactien, welche theils von dem künftigen Concessionär und Bauunternehmer, theils von der Firma von Erlanger & Söhne als Entgelt für die Ueberlassung des Detailprojectes zu übernehmen wären, in Erwägung gezogen — eine Transaction, welche sich im Interesse der Herabminderung der vom Staate zu garantirenden Capitalsquote in dem Falle empfehlen würde, wenn Seitens der Uebernehmer der gedachten Titres, insbesondere hinsichtlich des Uebernahmscourses der fraglichen Prioritätsactien ein entsprechendes Offert gestellt werden sollte.

In analoger Weise wie bei der Hauptlinie wird die Beschaffung des mit 1,672.000 fl. (111.500 fl. per Kilometer) veranschlagten Effectivcapitales der Flügelbahn nach Elbogen beabsichtigt; auch diese Beschaffung soll nämlich im Wege der Bildung einer eigenen Actiengesellschaft erfolgen, welch letztere auf Grund der staatlichen Reinertragsgarantie ein Hypothekaranlehen von 1,200.000 fl. aufzunehmen und Actien im Nominalbetrage von 500.000 fl. auszugeben hätte. Von diesen letzteren Titres soll ein Theilbetrag von 100.000 fl. zufolge des Landtagsbeschlusses vom 11. Februar 1895 Seitens des Königreiches Böhmen und der Rest von 400.000 fl. von den Localinteressenten übernommen werden.

Eine Inanspruchnahme des garantirenden Staatsschatzes dürfte auf die Dauer weder bei der Hauptlinie, noch auch bei der Flügelbahn eintreten, da die zu gewärtigenden jährlichen Reinerträgnisse von 174.000 fl. und 51.000 fl. zur Bestreitung des Prioritätendienstes zureichen werden.

Artikel I, Z. 3. Normalspurige Localbahn Wodňan—Moldauthein.

(22 Kilometer; Effectivkosten 950.000 fl., einschliesslich 118.000 fl. für Fahrpark, 27.300 fl. Intercalarzinsen und 20.000 fl. Reservefond.)

Die intendirte Localbahn soll nach einem im August 1892 der commissionellen Trassenrevision unterzogenen, seither aber wesentlich verbesserten Projecte am südlichen Ende der Station Wodňan von der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd — Pilsen abzweigen und über Chwalšowitz zunächst nach Gross-Temelin geführt werden, woselbst die Wasserscheide zwischen dem Blanitzflusse und der Moldau überschritten wird; von da in nordöstlicher Richtung hinziehend, soll die Localbahn die Ortschaft Bohanitz berühren und nach Entwicklung an den Abhängen des „Červený vrch“ die am linken Ufer der Moldau anzulegende Endstation Moldauthein erreichen.

Die projectirte Localbahn verfolgt in erster Linie den Zweck, eine nachhaltige Verbesserung der Erwerbsverhältnisse in der einstmals blühenden, seit dem Ausbaue der Franz Josef-Bahn aber im Niedergange befindlichen Stadt Moldauthein herbeizuführen. Eine solche Verbesserung erwarten die Interessenten insbesondere davon, dass die neue Bahnlinie in Verbindung mit der bestehenden Localbahn Wodňan—Prachatitz es ermöglichen dürfte, die zur Verflössung auf der Moldau bestimmten umfassenden Holztransporte aus dem waldreichen Böhmerwalde von Budweis nach Moldauthein abzulenken und sohin den dereinst hochentwickelten Holzhandel, sowie die Flussschiffahrt in dieser letzteren Stadt wenigstens zum Theil wieder zu beleben.

Ausserdem soll durch die neue Localbahn der Absatz der land- und forstwirthschaftlichen Producte der Bezirke Moldauthein und Běchyn, welche im Laufe der letzten Jahre wiederholt von Ueberschwemmungen, Hagelschlägen und anderen Elementarereignissen heimgesucht wurden, gefördert und erleichtert werden.

In Anerkennung der Nützlichkeit und Nothwendigkeit des projectirten Bahnbaues hat der Landtag des Königreiches Böhmen in seiner Sitzung vom 11. Februar 1895 für denselben eine in Stammactien zu refundirende Subvention von 200.000 fl. aus Landesmitteln zu widmen beschlossen, auch haben die Localinteressenten sich bereit gefunden, ihrerseits für eine Beitragsleistung von 100.000 fl. in Stammactien aufzukommen. Nachdem nun die Baukosten der neuen Bahnlinie mit 950.000 fl. (43.100 fl. per Kilometer) veranschlagt sind, ergibt sich die Nothwendigkeit, für die Bedeckung eines Restbetrages von 648.000 fl. Vorsorge zu treffen, in welcher Beziehung von Seiten der Interessenten die Hilfe des Staates angerufen wird. Dieselbe soll nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe in der Weise gewährt werden, dass von Seiten des Staatsschatzes die Garantie für ein jährliches Reinerträgniss der Projectslinie im Betrage von 28.000 fl. zum Zwecke der Sicherstellung der Verzinsung und der Tilgung eines bei der Böhmischen Landesbank aufzunehmenden Hypothekaranlehens von 660.000 fl. übernommen wird.

Eine effective Belastung des Staatsschatzes wird aus der gedachten Bürgschaft voraussichtlich nicht resultiren, da die projectirte Bahnlinie nach amtlichen Ermittlungen bei einem Bruttoerträgnisse von 64.000 fl. und bei einer Betriebskostenvergütung von 30.700 fl. einen jährlichen Reinertrag von 33.300 fl. ergeben dürfte.

Zu Artikel I, Z. 4. Normalspurige Localbahn Čerčan—Kolin mit der Abzweigung von Rattaj nach Kácow.

(Hauptlinie 65·1 Kilometer, Abzweigung 15·5 Kilometer, zusammen 80·6 Kilometer; effective Kosten 4,145.000 fl., einschliesslich 479.000 fl. für Fahrpark, 105.000 fl. Intercalarzinsen, 45.000 fl. Reservefond.)

Die projectirte Localbahn zweigt aus der Station Čerčan-Pišely der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Prag ab, führt in östlicher Richtung entlang dem linken Sazavaufer gegen Ledečko, überschreitet daselbst den Sazavafluss, um sich sodann in nördlicher Richtung gegen Kolin zu wenden, woselbst die Bahn in der gleichnamigen Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ihren Endpunkt erreicht.

Aus der Projectstation Rattaj soll eine 15·5 Kilometer lange Flügelbahn ausmünden und unter Berührung der Orte Malovid, Sternberg und Soběřin nach Kácow führen.

Die projectirte Bahn soll einer bisher von allem Verkehre ausgeschlossenen armen Gegend die Möglichkeit zu neuem Emporblühen bieten. Die Producte reicher Lager von Kalkstein, Granit, Feldspat und Magneteisenstein, ferner von Chamotteerde werden, wie mit Sicherheit anzunehmen ist, auf der in Rede stehenden Bahn in grosser Menge zur Verfrachtuug gelangen. Im Verkehrsgebiete der intendirten Localbahn finden sich ferner grosse, sorgfältig cultivirte Waldungen, welche gleichwie die stark entwickelte Industrie in Kolin und Umgebung nicht ohne Einfluss auf den Frachtenverkehr bleiben werden.

Die Beschaffung des effectiven Anlagecapitales soll in Gemässheit des Beschlusses des böhmischen Landtages vom 11. Februar 1895 in der Art erfolgen, dass auf Grund der vom Königreiche Böhmen zugesicherten Erträgnissgarantie ein Anlehen im Nominalbetrage von 2,942.000 fl. bei der Böhmischen Landesbank aufgenommen wird, ferner Prioritätsactien der für das Unternehmen zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 210.200 fl. entweder gleichfalls unter Garantie des Königreiches Böhmen ausgegeben oder vom Lande selbst übernommen werden, während das Resterforderniss durch Ausgabe von Stammactien im Betrage von 1,051.000 fl. aufzubringen sein wird. Von letzteren sind durch Zeichnung der Interessenten 751.000 fl. aufgebracht; es entfällt mithin auf den Staat behufs Ergänzung der obigen Interessentenbeiträge auf die nach dem böhmischen Landeseisenbahngesetze und dem vorbezogenen Landtagsbeschlusse erforderliche 25percentige Quote ein gegen Refundirung in Stammactien einzuzahlender Beitrag von 300.000 fl.

Nach den amtlich angestellten Rentabilitätsberechnungen dürften sich die Reineinnahmen der projectirten Bahn auf rund 97.000 fl. stellen, so dass für die vom Staate zu übernehmenden Stammactien mindestens in näherer Zukunft ein Erträgniss nicht zu erhoffen ist. Das hieraus für den Staat resultirende jährliche Opfer von rund 12.000 fl. wird aber ohne Zweifel durch die dem Staatsbetriebe in Folge der Bahnanlage zufliessenden Mehreinnahmen reichlich compensirt werden.

Zu Artikel I, Z. 5. Normalspurige Localbahn Strakonitz—Blatna—Březnitz.

(49·2 Kilometer; effective Kosten 2,012.000 fl., einschliesslich 246.000 fl. für Fahrpark, 40.850 fl. Intercalarzinsen, 25.870 fl. Reservefond.)

Die projectirte Localbahn mündet aus dem östlichen Ende der Station Strakonitz der Staatsbahnlinie Wien—Eger aus, übersetzt im Osten der Stadt Strakonitz den Wotawafluss und ersteigt nach Ueberschreitung des Terrainsattels bei Radomyšl die Wasserscheide. Sodann senkt sich die Trasse unter Berührung der Ortsgebiete von Němřitz, Hnčokov und Mačkov in das Thal von Blatna, woselbst westlich der Stadt Blatna die gleichnamige Station angelegt werden soll. In ihrem weiteren Zuge führt die Trasse längs des Závešinerbaches über Bělčitz, senkt sich in das Vlčavabachthal, um in der Station Březnitz der Staatsbahnlinie Zdic—Protivin ihren Endpunkt zu erreichen.

Durch diese, bereits im Artikel X, lit. b) und f) des Gesetzes vom 25. November 1883, R.-G.-Bl. Nr. 173, betreffend den Bau der böhmisch-mährischen Transversalbahn vorgesehene Bahnverbindung soll den wirthschaftlichen Interessen und den localen Verkehrsbedürfnissen der durch die Projectslinie berührten Gegenden Rechnung getragen werden, welch letzteren für deren vielfache Naturproducte neue Absatzgebiete erschlossen werden.

Feldfrüchte aller Art, Holz aus den nächstgelegenen, sorgfältig cultivirten Waldungen, Kohle, Granit und Kalk aus den ausgebreiteten Steinbrüchen, Fische aus den bestehenden Teichen und sonstige Naturproducte werden auf der neuen Bahn in grosser Menge zur Verfrachtung gelangen; auch ist die Verfrachtung von Producten landwirthschaftlicher Industrialien, als der im Attractionsgebiete befindlichen Brauereien, Spiritusbrennereien, der zahlreichen Mahl- und Sägewerke auf der projectirten Bahn, sowie der Ziegeleien in bedeutender Menge in Aussicht zu nehmen.

Die Beschaffung des mit 2,012.000 fl. festgesetzten effectiven Anlagecapitales, welches bei Annahme eines Begebungscourses von 98 Percent für das Vorzugscapital einem Nominal-Anlagecapitale von 2,042.700 fl. entspricht, soll in Gemässheit des Landtagsbeschlusses vom 11. Februar 1895 bezüglich des Vorzugscapitales von 1,532.000 fl. in gleicher Weise wie bei der vorangeführten Localbahn auf Grund der Garantie des Königreiches Böhmen durch Aufnahme eines Anlehens bei der Böhmischen Landesbank und Ausgabe von Prioritätsactien erfolgen, während der Restbetrag per 510.650 fl. durch Ausgabe von Stammactien zum Nominalbetrage aufgebracht werden soll. Von diesen letzteren scheinen durch Interessentenzeichnungen 310.650 fl. bereits aufgebracht, so dass auf den Staat eine Beitragsleistung von 200.000 fl. gegen Refundirung in Stammactien entfällt.

Die voraussichtliche Reineinnahme der Bahn dürfte sich nach den angestellten Rentabilitätsberechnungen auf den Betrag von jährlich 35.860 fl. stellen, so dass auf die obigen, vom Staate zu übernehmenden Stammactien voraussichtlich kein Erträgniss entfallen wird. Das hieraus für den Staat resultirende finanzielle Opfer im Jahresbetrage von 9000 fl. erscheint, abgesehen von den in Folge der neuen Bahnanlage zu erhoffenden Mehreinnahmen der anschliessenden Staatsbahnlinien, durch die wirthschaftliche Bedeutung des Bahnprojectes gerechtfertigt.

Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass von den Interessenten die gleichzeitige Sicherstellung der projectirten Flügelbahnen von Březnitz nach Rožmital und von Blatna über Schlüsselburg nach Nepomuk angestrebt wird.

Obwohl bezüglich dieser Flügelbahnen, deren wirthschaftliche Nützlichkeit nicht in Abrede zu stellen ist, bereits eingehende technische und commercielle Erhebungen gepflogen worden sind, erscheint es gleichwohl nicht thunlich, die vorgedachten Bahnprojecte in

den gegenwärtigen Gesetzentwurf einzubeziehen, weil einerseits der böhmische Landtag über die denselben aus Landesmitteln zuzuwendende finanzielle Unterstützung noch nicht definitiv Beschluss gefasst hat, andererseits noch nicht feststeht, bis zu welchem Betrage die Interessenten zur Beitragsleistung für die fraglichen Zweigbahnen heranzuziehen sein werden.

Zu Artikel I, Z. 6. Normalspurige Localbahn Neuhof—Weseritz.

(24·3 Kilometer; effective Kosten 1,158.000 fl., einschliesslich 117.000 fl. für Fahrpark, 27.800 fl. Intercalarzinsen, 16.800 fl. Reservefond.)

Die projectirte Localbahn übersetzt, unmittelbar nachdem dieselbe die Station Neuhof der Staatsbahnlinie Gmünd—Eger verlassen hat, den Miesfluss und ersteigt den das Thal des Neumarkterbaches begrenzenden Höhenrücken. Sodann berührt die Trasse, welche sich vorwiegend in nordwestlicher Richtung längs dieses Höhenrückens entwickelt, die Ortsgebiete von Welperschitz, Lomitschka und Zebau, führt an der rechtsseitigen Lehne des Hadofkabaches entlang und gelangt sodann über Kokoschitz und Bad Neudorf nach Weseritz, woselbst im Süden dieser Stadt unmittelbar an der Weseritz-Pollschitzerstrasse die Endstation Weseritz angelegt werden soll.

Es ist nicht zu verkennen, dass durch die Realisirung dieses Bahnprojectes einer derzeit verkehrsarmen Gegend, deren Bevölkerung insbesondere in Folge der gegenwärtig bestehenden ungünstigen Verkehrsverhältnisse in steter Abnahme begriffen ist, die Möglichkeit einer wirthschaftlichen Erholung geboten würde.

Die Beschaffung des effectiven Anlagecapitals soll zufolge des Landtagsbeschlusses vom 11. Februar 1895 in gleicher Weise wie bei den beiden vorgenannten Bahnen erfolgen.

Nachdem das auf Grund der Reinertragsgarantie des Königreiches Böhmen durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens bei der Böhmischen Landesbank und Ausgabe von Prioritätsactien aufzubringende Vorzugscapital mit 882.000 fl. anzunehmen ist, werden Stammactien im Betrage von 294.000 fl. zum Paricourse auszugeben sein. Von diesen letzteren ist der Theilbetrag von 164.000 fl. durch die Interessenten und der Restbetrag von 130.000 fl. vom Staate zu übernehmen. Nachdem zufolge der angestellten Rentabilitätsberechnung das jährlich zu gewärtigende Reinerträgniss nur mit 26.300 fl. ermittelt worden ist, beziffert sich die dem Staate in Folge der obigen Beitragsleistung erwachsende Jahreslast mit rund 6000 fl., wobei jedoch die sicher zu gewärtigenden Mehrerträgnisse der anschliessenden Staatsbahnlinie nicht berücksichtigt erscheinen.

Zu Artikel I, Z. 7. Normalspurige Eisenbahn Absdorf—Stockerau.

(17 Kilometer; effective Kosten 780.000 fl., einschliesslich 50.000 fl. für Fahrpark, 18.000 fl. Intercalarzinsen und 20.000 fl. Reservefond.)

Die normalspurige Eisenbahnverbindung Absdorf—Stockerau soll in der Station Absdorf-Hippersdorf der Linie Wien—Prag der Kaiser Franz Josef-Bahn abzweigen und in ausgesprochen östlicher Richtung am Fusse des Wagrams über Eggendorf, Gaisruck, Hausleiten und Goldgeben nach Stockerau zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn führen.

Diese Localbahn, deren Sicherstellung schon seit einer Reihe von Jahren den Gegenstand angelegentlicher Bestrebungen der Localinteressenten bildet, durchzieht einen dichtbevölkerten, bisher einer Eisenbahnverbindung entbehrenden Landstrich.

Die projectirte Bahn wird insbesondere den zahlreichen Fabriken Stockeraus und seiner Umgebung den nicht zu unterschätzenden Vortheil einer unmittelbaren kurzen Bahnverbindung mit jenen westlich und südwestlich der Kaiser Franz Josef-Bahn gelegenen Absatzgebieten gewähren, welche derzeit nur auf dem Umwege über Wien oder über Zellerndorf und Siegmundsherberg erreicht werden können.

Mit Rücksicht auf die Lage, sowie auf die verkehrspolitische und gesammtstaatliche Bedeutung der in Rede stehenden Localbahn, welche sich als Verbindungsstrecke zweier Hauptbahnen darstellt, ist die Ausführung der Bahn nach den für Hauptbahnen geltenden Normen in Aussicht zu nehmen und die Betriebführung auf derselben dem Staate vorzubehalten.

Nach den Anträgen des niederösterreichischen Landtages soll das obenangeführte effective Anlagecapital durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 560.000 fl. beschafft werden, für dessen Verzinsung und Tilgung das Erzherzogthum Niederösterreich in Folge des Landtagsbeschlusses vom 6. Februar 1895 die Garantie übernimmt.

Zur Bedeckung des Resterfordernisses von 240.000 fl. sollen Actien der für das Localbahnunternehmen zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe ausgegeben werden, von welchen 200.000 fl. durch die Interessenten und 40.000 fl. vom Staate zu übernehmen sind.

Nach den gepflogenen Erhebungen besteht die begründete Aussicht, dass mindestens das Vorzugscapital, eventuell auch ein Theil des Actiencapitals durch die Erträgnisse des zu gewärtigenden Localverkehres und der der neuen Bahn zufallenden Antheile am durchgehenden Verkehre verzinst und getilgt werden kann.

Zu Artikel I, Z. 8. Schmalspurige Localbahn St. Pölten—Kirchberg an der Pielach.

(29 Kilometer; effective Kosten 1,170.000 fl., einschliesslich 117.000 fl. für Fahrpark, 28.000 fl. Intercalarzinsen und 22.000 fl. Reservefond.)

Diese unter Anwendung der Schmalspur auszuführende Localbahn soll von der Station St. Pölten der k. k. Staatsbahnen ausgehen und zunächst auf beiläufig 1100 m den Unterbau der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf mitbenützen.

Nächst der Linzer Reichsstrasse wendet sich die Trasse gegen Westen, überschreitet unweit der Orte Nadelbach und Schradorf die Wasserscheide zwischen der Traisen und der Pielach und gelangt bei Völlendorf in das Pielachthal.

Hier führt dieselbe am linken, späterhin am rechten Pielachufer thalaufwärts, berührt die Ortschaften Ebersdorf, Ober-Grafendorf, Wielersdorf, Hofstetten, Grünau, Mainburg und Rabenstein und endet im Gebiete der Gemeinde Kirchberg an der Pielach.

Nächst der Abzweigung von der Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf ist die Anlage eines Bahnhofes für die Umladung der Güter von der Schmalspurbahn auf die Vollbahn und umgekehrt in Aussicht genommen.

Das Pielachthal befindet sich in einem unleugbaren wirthschaftlichen Niedergange, welcher in Betriebseinschränkungen der zahlreichen, noch aus früheren Zeiten vorhandenen verschiedenen Industrieunternehmungen deutlich zu Tage tritt.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die projectirte Localbahn durch Erleichterung des Güter- und Personentransportes auf alle Zweige der Erwerbsthätigkeit in diesem wegen seiner Naturschönheiten und günstigen klimatischen Verhältnisse vielfach auch als Sommerfrische aufgesuchten Thale belebend einwirken und insbesondere der Forstwirthschaft, sowie der sehr beachtenswerthen Kohlenproduction des oberen Pielach- und Nattersthales zu dem gewünschten Aufschwunge verhelfen wird.

Eine erhöhte Bedeutung würde die projectirte Schmalspurbahn in dem Falle erlangen, wenn es gelingen sollte, dieselbe über Wiener-Brückl nach Mariazell und Gusswerk zu verlängern und daselbst mit einer der auf steiermärkischem Gebiete geplanten, gleichfalls schmalspurigen Fortsetzungslinien in unmittelbare Verbindung zu bringen.

Unter allen Umständen wird aber die projectirte Bahn auch auf den Verkehr und die Einnahmen der anschliessenden Staatsbahnen fördernd und belebend einwirken.

Die Capitalsbeschaffung erfolgt durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 840.000 fl. auf Grund der vom Erzherzogthum Niederösterreich zufolge Landtagsbeschlusses vom 6. Februar 1895 übernommenen Reinertragsgarantie, sowie durch Begebung eines Betrages von 360.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien, von welchen 160.000 fl. die Interessenten und 200.000 fl. der Staat übernehmen soll.

Zu Artikel I, Z. 9. Normalspurige Localbahn Wiener-Neustadt—Puchberg mit einer Abzweigung nach Wöllersdorf und eventueller Fortsetzung als Zahnradbahn auf den Schneeberg.

(35 Kilometer; effective Kosten für die Strecke bis Puchberg 1,610.000 fl., inclusive 140.000 fl. für Fahrpark, 55.000 fl. Reservefond und 50.000 fl. Intercalarzinsen.)

Diese normalspurig auszuführende Localbahn nimmt ihren Ausgang aus der Station Wiener-Neustadt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und führt zunächst in westlicher Richtung nach Fischau, wo die Seitenlinie nach Wöllersdorf abzweigt.

Die Hauptlinie berührt sodann in ihrem weiteren Zuge die Ortschaften Brunn, Winzendorf, Willendorf, Höflein, Grünbach und Klaus und endet in der bekannten Sommerfrische Puchberg am Schneeberge. Von hier soll eventuell eine normalspurige Zahnradbahn auf den Schneeberg in Verbindung mit den erforderlichen Hotel- und sonstigen Anlagen hergestellt werden.

Im Verkehrsgebiete der gedachten Localbahn befinden sich zahlreiche industrielle Unternehmungen und Bergbaue, welche schon jetzt bedeutende Frachtenbewegungen aufweisen. Besonders hervorzuheben sind die Kohlengruben in Höflein, Grünbach und Klaus, deren Producte sich vorzugsweise zur Kesselfeuerung eignen und in dieser Richtung eine ausgedehnte Verwendung finden, sowie die Gipsfabrikation in Puchberg und Umgebung. Ausserdem sind noch zu erwähnen die Steinbrüche in Brunn, die Kalkfabrik in Winzendorf, sowie eine Spitzenfabrik und zahlreiche Mühlen bei Willendorf. An der Zweiglinie gegen Wöllersdorf befindet sich die k. k. Feuerwerksanstalt, welche gegen 600 Arbeiter beschäftigt.

Nach den Anträgen des niederösterreichischen Landesausschusses soll das Bahnproject zunächst auf die Strecke von Wiener-Neustadt bis Puchberg beschränkt und das hiefür erforderliche effective Anlagecapital dadurch aufgebracht werden, dass Seitens der Interessenten 300.000 fl. und Seitens des Staates 200.000 fl. in zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Stammactien übernommen werden, während Seitens des Landes zufolge Landtagsbeschlusses vom 9. Februar 1895 die Reinertragsgarantie für die Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,150.000 fl. zugesichert wird.

Hiezu ist noch zu bemerken, dass nach anderweitigen, theils bereits vorliegenden, theils in nächster Zukunft zu gewärtigenden, allem Anscheine nach ernst zu nehmenden Anträgen von Privatunternehmern eventuell die Sicherstellung des Bahnprojectes Wiener-Neustadt—Puchberg, sowie gleichzeitig auch der als Zahnradbahn projectirten Fortsetzung dieser Localbahn bis auf den Schneeberg unter Verzichtleistung auf die obige Landesgarantie, sowie unter erheblicher Herabminderung der vorgedachter Beitragsleistung des Staates zu ermöglichen sein dürfte.

Zu Artikel I, Z. 10. Schmalspurige Localbahn Zell am See—Krimml.

(53·2 Kilometer; effective Kosten 1,750.000 fl., einschliesslich 181.000 fl. für Fahrpark, 43.750 fl. Intercalarzinsen und 30.000 fl. Reservefond.)

Die vorbezeichnete schmalspurig auszuführende Localbahn beginnt am südwestlichen Ende der Station Zell am See der k. k. Staatsbahnen und benützt, zunächst in südlicher Richtung führend, auf beiläufig zwei Kilometer den Unterbau der k. k. Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl.

In ihrem weiteren Zuge wendet sich die Trasse nach Westen und berührt, dem Thallaufe der Salzach am linken Ufer aufwärts folgend, die Ortsgebiete von Piesendorf, Walchen, Lengdorf, Uttendorf, Stuhlfelden, Mittersill, Mühlbach, Neunkirchen, Rosenthal und Wald, worauf dieselbe bei Krimml ihren Abschluss findet.

Diese Localbahn, für deren Ausführung sich das lebhafteste Interesse im Lande und bei den Interessenten kundgibt, hat den Zweck, eines der grössten Alpenthäler des Herzogthumes Salzburg aus der wirthschaftlichen Isolirung zu befreien, an welcher dasselbe zum Schaden seiner betriebsamen Bevölkerung bisher zu leiden hatte. Insbesondere wird die Herstellung des gedachten Schienenweges die ausgedehnten Waldbestände des oberen Pinzgaues, die zum nicht geringen Theile Eigenthum des Aerars sind, einer intensiveren Nutzung zuführen.

Besondere Beachtung verdient die intendirte Bahn auch vom Standpunkte des Fremden- und namentlich auch des Touristenverkehres, indem sie das als Ausgangspunkt für die grossartigsten Gebirgstouren besonders geeignete Salzachthal mit den weitberühmten Krimmler Wasserfällen diesem Verkehre im grösseren Umfange erschliessen und hiedurch mit dem Aufblühen der Fremdenindustrie der Bevölkerung neue Quellen lohnenden Erwerbes eröffnen wird.

Ausserdem wird die in Rede stehende Bahn jedenfalls einen günstigen Einfluss auf die Erträgnisse der Staatsforste und auf die Einnahmen der anschliessenden Staatsbahnlinie ausüben.

Die Capitalsbeschaffung für diese Schmalspurbahn soll erfolgen durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage voo 1,350.000 fl. auf Grund der vom Herzogthume Salzburg zufolge Landtagsbeschlusses vom 14. Februar 1895 übernommenen Reinertragsgarantie im Höchstbetrage von 58.000 fl. und durch Begebung eines Betrages von 340.000 fl. in zum vollen Nennwerthe ein-

zuzahlenden Stammactien, von welchen die Interessenten 20.000 fl. und der Staat 320.000 fl. übernehmen sollen, während das restliche Erforderniss durch vom Concessionär zu übernehmende Prioritätsactien im Nominalbetrage von 100.000 fl. bedeckt werden soll.

Zu Artikel I, Z. 11. Normalspurige Localbahn Trzebinia—Skawce.

(49·5 Kilometer; effective Kosten 2,410.000 fl., einschliesslich 160.000 fl. für Fahrpark, 65.000 fl. Intercalarzinsen und 159.759 fl. Reservefond.)

Die vorbezeichnete normalspurige Localbahn zweigt von der Hauptlinie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am Ausgange der Station Trzebinia in der Richtung gegen Krakau ab, wendet sich rechts gegen Süden, durchschneidet die waldige Niederung des Chechłobaches und erreicht nach Ueberschreitung dieses Baches die Wasserscheide zwischen dem Chechło- und Regułkabache. Von diesem Punkte fällt die Bahn in einer Länge von 10 km bis zum Weichselstrome, welcher mittelst einer 200 m langen Brücke übersetzt wird.

Sodann wendet sich die Trasse wieder gegen Süden und trifft den Schienenstrang der k. k. Staatsbahnlinie Oświęcim—Podgórze zwischen den Stationen Ryczów und Zator, an welcher Stelle die Errichtung der Station Spytkowice projectirt ist.

Hierauf, die südöstliche Richtung verfolgend, erreicht die Bahn das rechte Ufer des Skawaflusses und läuft parallel zu demselben bis zu km 30, woselbst sie diesen Fluss mittelst einer 100 m langen Brücke übersetzt. Am linken Ufer des genannten Flusses erreicht die Bahn die Station Wadowice der Linie Bielitz—Kalwarya der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Von dieser Station abzweigend, gelangt die Bahn in südlicher Richtung an das linke Skawaufer und führt zunächst dem Flusse entlang und sodann durch das Jaszczurówka- und Słodówkathal bis zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnlinie Sucha—Skawina in der Station Skawce.

Der Hauptzweck dieser Bahn ist die Verbindung der reichen Kohlenwerke in Trzebinia und Siersza mit den k. k. Staatsbahnen, um hiedurch die Möglichkeit zu gewinnen, die betreffenden Landestheile in Concurrenz mit dem ausländischen Kohlenimporte mit der in ausreichendem Masse vorhandenen billigen inländischen Kohle zu versorgen.

Ferner würde die Localbahn als kürzeste Verbindung Schlesiens mit den grossen Waldcomplexen der Karpathen den Holzexport der letzteren erheblich fördern und den im Trassenzuge der Bahn befindlichen industriellen Anlagen (Kalkofen in Płaza, Erzgruben in Olszyna, Bolęcin, Piła und Rozkochów, Thongruben in Grojec und Poremba, Porphyrbrüche in Alwernia) zum erwünschten Aufschwunge verhelfen.

Zufolge des Beschlusses des galizischen Landtages vom 8. Februar 1895 sollen zwei Dritttheile des mit 2.500.000 fl. ermittelten Nominal-Anlagecapitals durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,660.000 fl. beschafft werden, dessen Verzinsung und Tilgung durch die Garantie des Königreiches Galizien sichergestellt werden soll. Die zum vollen Nennwerthe einzuzahlenden Actien der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 840.000 fl. sollen je zur Hälfte von den Interessenten und vom Staate übernommen werden. Nach den Erhebungen des galizischen Landes-Eisenbahnamtes lässt die Bahn insbesondere mit Rücksicht auf den derselben zufallenden bedeutenden Kohlenverkehr ein Reinerträgniss von 106.000 fl. gewärtigen, so dass dem Staate aus der Uebernahme der Stammactien voraussichtlich für die Dauer kein reelles Opfer erwachsen wird.

Zu Artikel I, Z. 12. Normalspurige Localbahn Piła—Jaworzno.

(20·9 Kilometer; effective Kosten 672.800 fl., einschliesslich 62.688 fl. für Fahrpark, 18.664 fl. Intercalarzinsen, 31.997 fl. Reservefond.)

Die Trasse dieser Bahn beginnt bei den Domskohlengruben in Jaworzno, führt vorerst in südöstlicher Richtung, den Byczynkabach überschreitend, bis Byczyna, wendet sich sohin gegen Osten, führt bei dem Bleibergwerk und dem Berthaschacht in Kąty vorbei nach Chrzanów. Im weiteren Zuge überschreitet die Bahn den Chechłobach und gelangt nach Piła, wo dieselbe an die projectirte Localbahn Trzebinia—Skawce anschliessen wird.

Durch diese Localbahnlinie sollen die Jaworznoer Kohlengruben, sowie die in Szczakowa bestehenden Cement-, Soda- und sonstigen Fabriken, sowie die Bleibergwerke in Katy im Interesse der erwarteten Absatzfähigkeit ihrer Producte mit der vorgenannten Localbahn Trzebinia—Skawce und mittelbar mit dem k. k. Staatsbahnnetze und den consumtionsfähigen Landestheilen Galiziens verbunden werden.

Die Capitalsbeschaffung erfolgt in analoger Weise wie bei der vorgenannten Localbahn durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 464.000 fl., für dessen Verzinsung und Tilgung das Land Galizien zufolge Beschlusses des Landtages vom 8. Februar 1895 die Garantie übernehmen soll, und durch Begebung eines Betrages von 232.000 fl. in Actien, von welchen je die Hälfte der Staat und die Interessenten übernehmen sollen. Nach der von den Concessionswerbern aufgestellten und vom galizischen Landes-Localbahnamte überprüften Rentabilitätsberechnung lässt die Bahn ein Reinerträgniss von 39.000 fl. gewärtigen, so dass dem Staate auch bei dieser Bahn aus der Uebernahme der Stammactien voraussichtlich kein Opfer erwachsen wird.

Zu Artikel I, Z. 13. Schmalspurige Localbahn Chabówka—Zakopane.

(47 Kilometer; Effectivkosten 1,353.000 fl., einschliesslich 120.000 fl. für Fahrpark, 37.254 fl. Intercalarzinsen und circa 65.000 fl. Reservefond.)

Diese schmalspurig herzustellende Bahn zweigt ab von der Linie Neu-Sandez—Sucha der k. k. Staatsbahnen am östlichen Ende der Station Chabówka, entwickelt sich zuerst in östlicher, dann in südöstlicher und südlicher Richtung bis zu den Rabaquellen, wo sie die 224 Meter hohe Wasserscheide ersteigt.

Im weiteren Laufe übersetzt die Trasse den Schwarzen Dunajecfluss und erreicht die Stadt Neumarkt. Die restliche Strecke liegt im Thale des Weissen Dunajec und endet bei der am Fusse des Hohen Tatragebirges liegenden Ortschaft Zakopane.

Die Bahn bezweckt in erster Linie die Förderung des allgemein bekannten und schon heute stark besuchten klimatischen Curortes Zakopane, wird aber auch für die Entwicklung der Industrie und der Forstcultur der von ihr durchzogenen Gegend von vortheilhaftem Einflusse sein. Der Schwerpunkt der Production der von der Bahn berührten Gegenden liegt in der Forstwirthschaft und in der Viehzucht. An Industrien sind derzeit nur solche vorhanden, welche mit der Forstwirthschaft in Verbindung stehen, wie die Brettsägen in Raba wyżnia, Poronin und Zakopane u. a. m., die Lohestampfen in Raba,

Klikuszowa und Poronin, dann die Holzstofffabriken in Zakopane. Ausserdem kommt noch in Betracht ein Brauhaus in Neumarkt und mehrere Brennereien der Umgebung. Ausser Schnittmaterial, Lohe und Holzstoff gelangen aus dem berührten Verkehrsgebiete noch Rund- und Kantholz, dann landwirthschaftliche Producte (Eier und Käse) zum Export. Ausserdem finden sich daselbst Eisen- und Silbererze, Marmor, Granit, Dolomit, hydraulischer Kalk und Cement vor, welche nach Erbauung der Bahn den Gegenstand einer rationellen Ausbeute und gewinnbringenden Verwerthung bilden werden.

Die Capitalsbeschaffung erfolgt wie bei den beiden vorhergehenden Bahnen zu zwei Dritttheilen durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 930.000 fl. auf Grund der mit Landtagsbeschluss vom 8. Februar 1895 übernommenen Reinertragsgarantie des Landes Galizien, bezüglich des Restes von 470.000 fl. durch Begebung von zu gleichen Theilen von den Interessenten und vom Staate zum Paricourse zu übernehmenden Actien. Nach den gepflogenen Erhebungen dürfte die Bahn einen Reinertrag von 39.075 fl. abwerfen, so dass dem Staate aus der Uebernahme des Betrages von 235.000 fl. in Actien allerdings ein jährliches Opfer von ungefähr 10.000 fl. erwachsen dürfte, welches aber voraussichtlich durch die dem Staatsbetriebe aus dem Anschlusse der neuen Bahn erwachsenden Vortheile zum grössten Theile compensirt werden wird.

Nachdem Seitens einer anderen Interessentengruppe dem Handelsministerium ernst zu nehmende Anträge in Aussicht gestellt worden sind, welche die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Chabówka über Neumarkt an die Landesgrenze in der Richtung gegen Szépés Béla zum Gegenstande haben, erschien es, um allen Eventualitäten im Gesetzentwurfe Rechnung zu tragen, geboten, auch auf die eventuelle normalspurige Ausführung der Theilstrecke Chabówka—Neumarkt der vorbesprochenen projectirten Schmalspurbahn Bedacht zu nehmen und eine Theilung der für die letztere Bahn zu gewährenden Staatssubvention auf die beiden Theilstrecken Chabówka—Neumarkt und Neumarkt—Zakopane vorzusehen. (Artikel II, Absatz 2 und Artikel VI, letzter Absatz.)

Uebrigens wird auch bei der eventuellen Concessionirung der projectirten schmalspurigen Localbahn jedenfalls Vorsorge zu treffen sein, dass im Falle der späteren Sicherstellung der vorerwähnten normalspurigen Bahnverbindung die Theilstrecke Chabówka—Neumarkt gleichfalls in eine Normalspurbahn umgestaltet und in die letztangeführte Bahnverbindung einbezogen werden kann.

Zu Artikel I, Z. 14. Normalspurige Localbahn Borki wielkie—Grzymałów.

(31 Kilometer; effective Kosten 870.000 fl., einschliesslich 63.000 fl. für Fahrpark, 23.592 fl. Intercalarzinsen, 60.000 fl. Reservefond.

Diese Bahn zweigt von der Station Borki wielkie der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska ab, zieht sich in östlicher Richtung an der das Teremnathal begrenzenden Berglehne empor, erreicht das Hochplateau von Borki wielkie und zugleich die Wasserscheide zwischen dem Teremna- und Kaczawaflusse. Sodann wendet sich die Trasse in südöstlicher Richtung und übersetzt die nach Skałat führende Landesstrasse und den Kaczawabach. In weiterem Zuge ersteigt die Bahn das Plateau von Kołodziejówka und führt dann in sanftem Gefälle, den Lauf des Redawielkabaches verfolgend, bis nach Slałat.

Hinter der Station Skałat übersetzt die Bahnlinie den Geilabach, ersteigt einen vorgeschobenen Bergrücken und erreicht sodann die Ortschaften Krżywe und Zarubińce. Hierauf wendet sich die Trasse gegen Osłapie, ersteigt das Hochplateau von Grzymałow, wo die Endstation der Bahn projectirt ist.

Durch die projectirte Bahnlinie wird ein Gebiet, welches als eines der fruchtbarsten in Galizien anerkannt ist und dessen fleissige und strebsame Bevölkerung sich ausschliesslich mit der Landwirthschaft und ihren Nebenbetrieben befasst, dem grossen Verkehre erschlossen.

Den Hauptgegenstand der Bodencultur in dem durch die Bahn zu erschliessenden Landestheile bildet der Anbau von Getreide, welches in so grosser Menge gedeiht, dass nach Deckung des Localbedarfes noch ein beträchtlicher Ueberschuss für die Ausfuhr verbleibt. Dem Anbau an Getreide steht am nächsten an wirthschaftlicher Bedeutung die Spiritusindustrie, sowie die damit im Zusammenhange stehende Mästung von Rindvieh, und wird sowohl Rohspiritus als auch Mastvieh in grossen Mengen exportirt.

Als bedeutendes Industrie-Etablissement ist die Dampfmühle in Grzymałow hervorzuheben, deren Erzeugnisse gleichfalls einen Hauptartikel des Massenexportes bilden. Von nicht geringer Bedeutung für den Erwerb der Bevölkerung und für den Export ist der Handel mit Eiern und die Gewinnung und Aufarbeitung von Hanf, Wolle und Häuten.

Als Einfuhrartikel werden bezeichnet Steinkohlen, Baumaterialien, Maschinenbestandtheile, Salz, Colonial- und Manufacturwaaren.

Das effective Erforderniss für den Bau dieser Bahn soll ähnlich wie bei den vorhergehenden in Galizien projectirten Localbahnen durch Emission von Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 600.000 fl. auf Grund der mit Beschluss des galizischen Landtages vom 8. Februar 1895 übernommenen Reinertragsgarantie, sowie von Stammactien im Nominalbetrage von 300.000 fl. beschafft werden, von welch letzteren der Staat 210.000 fl. und die Interessenten den Rest von 90.000 fl. zum Paricourse zu übernehmen hätten.

Laut der gepflogenen Erhebungen soll diese Localbahn ein Erträgniss von circa 18.000 fl. abwerfen, so dass dem Staate aus der finanziellen Betheiligung ein Opfer von ungefähr 9000 fl. jährlich bevorsteht, welches jedoch durch die zu erhoffende Erhöhung des Verkehres und der Einnahmen auf den anschliessenden Staatsbahnlinien mindestens zum grösseren Theile compensirt werden dürfte.

Zu Artikel I, Z. 15. Normalspurige Localbahn Kolomea—Zaleszczyki.

(64·6 Kilometer; effective Kosten 2,465.000 fl., einschliesslich 190.680 fl. für Fahrpark, 67.427 fl. für Intercalarzinsen und 150.000 fl. für Reservefond.)

Die projectirte Bahn zweigt südöstlich aus der Station Kolomea des k. k. Staatsbetriebes ab, führt in östlicher Richtung unter Berührung der Ortsgebiete von Cieniawa und Nazurna zur Uebersetzung des Turkabachthales und gelangt, an der rechtsseitigen Lehne des Czerniawabaches sich entwickelnd, in die Station Gwoździec-Kułaczkowce. Von hier aus ersteigt die Trasse den Höhenrücken westlich von Slobódkapolna, führt über Soroki abwärts nach Wierzbowiez und gelangt über Czerniatyn nach Horodenka. In ihrem weiteren Zuge

fällt die Trasse in der Richtung gegen Serafince, folgt dem Strassenzuge von Horodenka nach Stefanówka und gelangt zum Anschlusse an die im Zuge der Bahnverbindung Lužan-Zaleszczyki projectirte Station Stefanówka.

Der Zweck dieser Linien besteht in der Verbindung des zwischen den Flüssen Dniester und Pruth gelegenen Gebietes mit dem commerciellen Centrum dieser Gegend, der Stadt Kolomea.

In Verbindung mit der projectirten, ohne jede staatliche Beihilfe, jedoch auf Grund einer Landesgarantie sicherzustellenden Localbahn Kolomea—Delatyn fällt dieser Localbahn auch die weitere Aufgabe zu, den Güteraustausch (insbesondere von Holz, Salz, Eisen, Getreide und Kohle) zwischen den fruchtbaren Bezirken von Horodenka und Zaleszczyki mit jenem von Nadwórna und Kolomea zu vermitteln.

In der Umgebung von Kolomea befinden sich viele amerikanische Mühlen, welche das erforderliche Getreide selbst aus Podolien und Bessarabien beziehen, ebendaselbst sind grosse Lager von Braunkohlen, deren systematische Ausbeutung bereits begonnen wurde und deren Producte voraussichtlich einen bedeutenden Exportartikel bilden werden.

Durch die Projectlinie wird ferner die seit Langem angestrebte Einbeziehung der Stadt Horodenka und deren Umgebung in das Eisenbahnnetz erreicht, woselbst ganz bedeutende Industrialien, so namentlich Kunstmühlen, Brennereien, eine Brauerei, Kalk- und Gipsöfen und mächtige Steinbrüche bestehen.

Eine besondere Beachtung verdient der bereits bestehende bedeutende Export von Branntwein, Vieh, frischem Fleisch, Eiern und Mehl, dann von Steinplatten, Gips, Ziegeln und Holz, welcher gleichfalls der projectirten Bahn zufallen wird.

Die Geldbeschaffung erfolgt wie bei den vorangeführten vier in Galizien projectirten Localbahnen durch Emission von Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 1,700.000 fl. auf Grund der im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 8. Februar 1895 vom Lande zu übernehmenden Reinertragsgarantie, und weiters durch Ausgabe von Actien der diese Localbahn finanzirenden Actiengesellschaft in der Höhe von 850.000 fl., von welchen der Staat die Hälfte im Betrage von 425.000 fl. übernehmen soll.

Laut der von der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen und vom Localbahnamte im Handelsministerium gepflogenen Erhebungen lässt die Bahn ein sehr erhebliches jährliches Reinerträgniss gewärtigen, so dass aus der Uebernahme dieser Actien dem Staate, abgesehen von der zu erhoffenden Verkehrszunahme auf der anschliessenden Staatsbetriebslinie, voraussichtlich ein finanzielles Opfer nicht erwachsen wird.

Artikel I, Z. 16. Normalspurige Eisenbahn Dušnik—Beraun.

(15 Kilometer; Effectivkosten 1,950.000, einschliesslich 280.000 fl. für Fahrbetriebsmittel.)

Die projectirte, als Hauptbahn II. Ranges auszuführende Bahnlinie, durch welche die Station Dušnik der Staatsbahnlinie Prag—Dux mit dem wichtigen Knotenpunkte Beraun auf dem kürzesten Wege verbunden werden soll, bildet eine ebensowohl in verkehrspolitischer als in betriebstechnischer Beziehung ungemein werthvolle Ergänzung des mittelböhmischen Staatsbahnnetzes; ausserdem besitzt die projectirte Bahnlinie auch für die localen Verkehrsinteressen eine hervorragende Bedeutung, da mittelst derselben eine directe Verbindung zwischen den ausgedehnten Eisenerzbauen bei Nučitz und Hořelitz einerseits und der Carl Emilshütte in Königshof bei Beraun andererseits hergestellt werden soll, welcher Verbindung auch die mit dem Absatze ihrer Producte auf die Zuckerfabriken in Beraun und Zditz angewiesenen Rübenproducenten um Dušnik und Řepora mit Vortheil sich bedienen werden.

Die Sicherstellung des intendirten Bahnbaues war ursprünglich im Wege der Concessionsertheilung an einen Privatunternehmer beabsichtigt. Mit Rücksicht auf die inzwischen durchgeführte Erwerbung des Unternehmens der Böhmischen Westbahn durch den Staat erachtet jedoch die Regierung, von der vorgedachten Sicherstellungsform absehen und die Ausführung der fraglichen Bahnlinie auf Staatskosten in Aussicht nehmen zu sollen, zumal nach amtlichen Erhebungen auf dem letztangedeuteten Wege eine nicht unbedeutende Ermässigung des von dem Concessionswerber als nothwendig bezeichneten Bauaufwandes herbeigeführt werden kann. Hiebei wird Seitens der Regierung eine Vereinbarung mit dem Concessionswerber in Aussicht genommen, wonach derselbe sämmtliche Projectsbehelfe für die neue Bahnlinie, sowie die ihm aus Fracht- und Tarifvereinbarungen mit einzelnen Localinteressenten erwachsenen Rechte gegen Ersatz der bezüglichen Vorauslagen und Vergütung für seine Mühewaltung an die Staatsverwaltung abzutreten hätte.

Mit der Böhmischen Montangesellschaft, welche als Eigenthümerin der Erzgruben bei Nučitz und Hořelitz, dann der Carl Emilshütte in Königshof an der Realisirung des fraglichen Bahnprojectes im hohen Masse finanziell interessirt ist, wurde ein Uebeinkommen abgeschlossen, demzufolge diese Gesellschaft gegen ein angemessenes tarifarisches Zugeständniss einen einmaligen Beitrag à fonds perdu von 100.000 fl. zu den Baukosten leistet und auf die Dauer von 10 Jahren die Garantie für die jährliche Verfrachtung einer Gütermenge von 270.000 Tonnen übernimmt. Ausserdem hat der Landtag des Königreiches Böhmen mittelst Beschlusses vom 11. Februar d. J. eine gleichfalls à fonds perdu zu leistende Subvention von 15.000 zu den Kosten des Bahnbaues aus Landesmitteln zugesichert.

Nachdem die Effectivkosten der Bahnlinie einschliesslich an den vormaligen Concessionswerber zu leistenden Vergütung und des Kaufpreises für die eventuell zu erwerbende, der Böhmischen Montangesellschaft gehörige Werksbahn Dušnik—Nučitz sich auf 1,950.000 fl. belaufen, ist von Seiten des Staates für die Bedeckung eines effectiven Resterfordernisses von 1,835.000 fl. Vorsorge zu treffen. Zu diesem Zwecke soll ein Nominalbetrag von 1,872.000 fl. in Prioritätsobligationen des vom Staate zur Selbstzahlung übernommenen Investitionsanlehens der Böhmischen Westbahn veräussert und dieses Anlehen sohin von 26,500.000 fl. oder 53,000.000 Kronen auf den abgerundeten Nominalbetrag von 28,500.000 fl. oder 57,000.000 Kronen erhöht werden.

Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der für Zwecke des fraglichen Bahnbaues auszugebenden Prioritätsobligationen wird in dem Reinerträgnisse der projectirten Bahnlinie ohne Zweifel zureichende Bedeckung finden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg — Suczawa: Ausbau der Haltestelle Turka: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Ausbau der Haltestelle Turka für den 8. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der Statthaltereirath Severin Bankowski betraut. [G.-I.-Z. 8501.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellungen in der Station Schönbrunn.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 14. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Schönbrunn genehmigt. [13. April, Z. 21.795.]

— (Bauliche Herstellungen in M.-Ostrau.) Das Project für die Herstellung einer zum runden Heizhause in der Station M.-Ostrau abzweigenden Trinkwasserleitung und für die Errichtung eines Auslaufbrunnens daselbst wurde genehmigt. [13. April, Z. 17.990.]

— (Anlage von zwei Stumpfgeleisen in Oderberg.) In der Station Oderberg werden für Wagenumladezwecke zwei Stumpfgeleise hergestellt. [13. April, Z. 17.529.]

— (Linie Trzebinia—Granica: Eiskeller in Szczakowa.) Für Restaurationszwecke wurde in der Station Szczakowa ein Eiskeller hergestellt. [16. April, Z. 21.799.]

— (Linie Kremsier—Zborowitz: Nebengebäude.) In der Halte- und Ladestelle Kotojed wurde ein Nebengebäude errichtet. [10. April, Z. 20.906.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Geleiseumgestaltungen in der Station Wartberg-Mürzthal: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für Geleiseumgestaltungen in der Station Wartberg-Murzthal für den 8. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweikhardt betraut. [G.-I.-Z. 8140.]

Murthalbahn. (Localcommission) Die k. k Bezirkshauptmannschaft in Murau hat die Localcommission, betreffend den Fortbetrieb des dem Wilhelm Clonfero gehörigen Steinbruches in der Katastralgemeinde Murau nächst der Murthalbahn, auf den 6. Mai anberaumt. [30. April, G.-I.-Z. 8450.]

Mühlkreisbahn. (Herstellung eines Stockgeleises in Oepping: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung, betreffend das Project für die Einbindung des Stockgeleises in der Station Oepping der Mühlkreisbahn-Gesellschaft auf den 8. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 24.960.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Herstellung einer Verbindungscurve.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für eine Verbindungscurve zwischen den Remisegeleisen im XIII. Bezirk, Schwendergasse und currentem Geleise der Linie Wien—Penzing wurde genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [24. April, H.-M.-Z. 22.739.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Villach.)

30. April: In Folge Dammrutschung zwischen den Stationen Hatzendorf und Söchau der Localbahnlinie Fehring—Fürstenfeld kann der Personenverkehr nur durch Umsteigen an der Unterbrechungsstelle aufrecht erhalten werden.

Böhmische Commercialbahnen:

1. Mai: Der Anschlussverkehr mit Smiřic S.N.D.V.B. wurde mit Zug Nr. 101 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. März 1895, Z. 11.378, der Bauunternehmungsfirma Samuel Horovitz & Sohn für eine von der Station Besztercze-Bánya der Linie Zólyom (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó abzweigende, über die Rodung der Gemeinde Zábava und weiterhin über Elesd, Jakabfalva und die Gemarkung der Gemeinde Olványfalva bis Hermánd führende normalspurige, eventuell schmalspurige Localbahn mit Locomotiv-, eventuell elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. März 1895, Z. 15.102, dem Reichstags-Abgeordneten Baron Fedor Nikolics für
   a) eine von der Station Fehértemplom (Weisskirchen [im Banate]) der Linie Temesvár—Fehértemplom—Báziás abzweigende, im Nera-Thale über Szászka-Bánya und die Gemarkung der Gemeinde Bozovic bis Brigor, eventuell zum Anschlusse an die Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova bis zu einer geeigneten Station dieser Linie zwischen Temesvár und Orsova führende,
   b) eine von der zukünftigen Station Bozovics der Linie a) abzweigende, einerseits bis Rudana führende,
   c) andererseits die Linie a) über Steyerdorf in der Endstation Anina mit der Linie Jassenova—Anina (einer Flügelbahn der Linie Temesvár—Jassenova—Báziás) der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn,
   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 15.387, dem Kilényer Gutsbesitzer Georg Székely und Consorten für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der Linie Brassó (Kronstadt)—Kézdi-Vásárhely abzweigende, über Oroszfalu, Sárfalva, Nyuitód Semhény und die Gemarkung der Gemeinde Bereczk durch das Ojtoz-Thal bis in den Bereich des Ojtoz-Passes, eventuell über Sósmezö bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 17.033, dem Reichstags-Abgeordneten Soma Visontai und Consorten für eine von der Endstation Jász-Apáti der Localbahn Ujszász—Jasz-Apáti (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Ujszász—Nagyvárad—Brassó [Kronstadt]—Predeal) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Dósa und die Gemarkung Jász-Arokszállás in der Station Vámosgyörk mit der Linie Budapest—Hatvan—Vámosgyörk—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. ad 17.770, dem Reichstags-Abgeordneten Peter Búsbach für eine von der Endstation Báttaszék der als Sackbahn endigenden Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese
   a) einerseits über Duna-Szekcsö und die Gemarkung der Gemeinde Bár in der Station Mohács mit der als Sackbahn endigenden Linie Villány—Mohács der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Barcs-Pécs (Fünfkirchner) Bahn,
   b) andererseits über Udvar und die Gemarkung der Gemeinde Föherczeglak in der Station Baranyavár mit der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Baranyavár-Monostor—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Einführung der Elektricität als Betriebsmotor.) Im Laufe der Verhandlungen über die Einführung des elektrischen Motors an Stelle des derzeitigen Pferdebetriebes auf den Linien der Budapester Strasseneisenbahnen wurde auch die Frage der Einführung von Accumulatoren zur Herstellung der Betriebskraft in Erwägung gezogen. Die verschiedenen bisher angestellten Versuche haben jedoch erwiesen, dass weder die Blei-Accumulatoren noch die neu erfundenen Waddel-Enty'schen Kupfer-Zink-Accumulatoren, abgesehen von den bedeutenden Anschaffungs- und Erhaltungskosten, sowie der schweren Belastung des Wagens, sich für den Betrieb von Strassenbahnwagen eignen, da durch das Rütteln

des Wagens die Stromstärke fortwährend wechselt und selbst bei durchaus normalen Verhältnissen der Bedarf des fünf- bis sechsfachen Werthes des sonst normalen Stromverbrauches überschritten wird, schliesslich bei den denkbar sorgfältigsten Verschlüssen der Accumulatoren die innere Einrichtung des Wagens durch Ausströmung von Gasen und hervorspritzende Säuren binnen Kurzem unbrauchbar wird. Aus diesem Anlasse hat sich die Gesellschaft gegen die Anwendung des Accumulatorenbetriebes und für die Einführung des Stromzuleitungssystems aus einer Central-Stromerzeugungsstation entschieden, da nur durch dieses die Continuität und Sicherheit des Betriebes gewährleistet wird.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 17. April fand in Budapest unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Max Falk die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 48 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Derselbe beschäftigt sich in erster Reihe mit der Ende des Jahres 1894 vorgenommenen Emission neuer Actien im Nominalbetrage von 1 Million Gulden, wodurch das Actiencapital der Gesellschaft die Höhe von 5 Millionen Gulden erreichte. In Folge des erreichten Emissionscourses von fl. 215 für fl. 100 Nominale stellt sich der ausserordentliche Reservefond nach erfolgter Bezahlung der für die vorherige Emission erwachsenen Steuern und Gebühren derzeit auf fl. 1,711.074·48, wovon der Betrag von fl. 175.000 für Steuern und Gebühren in Reserve gestellt wurde. Weiter wird über die Untergrundbahn, resp. über die Constituirung der Untergrundbahn-A.-G. berichtet und gemeldet, dass die nöthigen Beträge des auf die Gesellschaft entfallenden Theiles der Erstellungskosten der Untergrundbahn dem freien Reservefond der Gesellschaft entnommen wurden, demgemäss die Hälfte der Actien der Untergrundbahn Eigenthum des Reservefonds bildet.

Die Bilanz pro 31. December 1894 zeigt folgende Ziffern:

Activa: Bahnnetz, Centralanlage, Wagenpark fl. 4,248.770 91 kr., vertragsmässige Caution bei der Hauptstadt fl. 50.738·62, für zu collaudirende neuere Gebäude und Investitionen fl. 308.379 32 kr., Immobilien der ausserordentlichen Reserve fl. 201.229·08, Werthpapiere der ausserordentlichen Reserve fl. 386.289·18, Guthaben fl. 2,315.519·44, Casse fl. 10.600·19, Materialienvorrath fl. 50.236·20. Totale fl. 7,571.762·94.

Passiva: 49.832 Actien = fl. 4,983.200, 168 Stück amortisirte Actien fl. 16.800, ausserordentliche Reserve fl. 1,536.074·48, Steuerreserve des ausserordentlichen Reservefonds fl. 175.000, für Werthverminderung der Bahn und Ausrüstungen aus dem Jahre 1893 fl. 115.321·71, dto. pro 1894 fl. 60.000, aus Verlosung früherer Jahre rückständige Actien fl. 1900, Actien-Amortisationsrate pro 1894 fl. 23.600, unbehobene Dividende fl. 699, Cautionen fl. 19.199, Creditoren fl. 147.941·54, Gewinnvortrag vom Jahre 1893 fl. 25.550·44, Reingewinn pro 1894 fl. 451.562·05, Totale fl. 7,571.762·94.

Gewinn- und Verlustconto: Verluste: Betriebsausgaben fl. 546.050·04, besondere Ausgaben fl. 141.046·77, Abschreibung, resp. Werthverminderungen der Bahn und Ausrüstung fl. 60.000, Actien-Amortisationsfond fl. 23.600, Gewinn fl. 477.112 49 kr., Totale fl. 1,247.809·30. — Gewinn: Gewinnvortrag vom Jahre 1893 fl. 25.550·44, Einnahmen fl. 1,222.258·86, Totale fl. 1,247.809·30.

Die Direction beantragt, dass aus den aus der letzten Actienemission eingeflossenen Erträgnissen des ausserordentlichen Reservefonds fl. 20.000, aus dem diesjährigen Reingewinn aber fl. 5000 ausgeschieden und separat verwaltet werden sollen, damit, im Falle die Beamten und Angestellten der Gesellschaft einen Pensionsfond gründen wollten, die votirten Beträge nebst Zinsen diesem zugewendet werden.

Betreffend den Reingewinn von fl. 477.112·49 beantragt die Direction: fl. 12.620·10 dem Reservefond zuzuweisen, fl. 25.240 20 kr. als Tantième des Directionsrathes und fl. 40.000 als Steuerreserve auszuscheiden, fl. 5000 dem Pensionsfond zu votiren, fl. 359.160 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 9 per Actie zu verwenden und fl. 35.092·19 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Verlesung des Aufsichtsraths-Berichtes wurden die Vorschläge der Direction, betreffend die Verwendung des Reingewinns acceptirt, der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und bestimmt, dass die Dividende vom 18. April angefangen bei der Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank zur Auszahlung gelange. Zum Schlusse folgten die Wahlen in den Directionsrath und in den Aufsichtsrath.

In der der Generalversammlung folgenden Sitzung des Directionsrathes wurde an Stelle des auf seine Stelle resignirenden bisherigen Directionspräsidenten Grafen Stefan Szapáry der bisherige Vicepräsident Dr. Max Falk zum Präsidenten und der Directionsrath August Kohner zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

— (Ertheilung der localbehördlichen Baubewilligung für den Bau der Linie durch die Kápolnagasse in Köbanya [Steinbruch].) Der Budapester hauptstädtische Municipalausschuss (Gemeinderath) hat in seiner jüngst abgehaltenen Generalversammlung die der Direction der Budapester Stadtbahn bei Gelegenheit der politisch-administrativen Begehung der projectirten Betriebslinie durch die Kápolnagasse in Köbanya (einer Flügelbahn der Hauptlinie zum Centralfriedhofe nächst Kerepes) im kurzen Wege durch den Commissionsleiter ertheilte Bewilligung zum sofortigen Ausbau der genannten Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1895) zustimmend ratificirt.

Erste ungarische Transport - Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Gabriel Dániel die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarischen Transport-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welchem zufolge auch im abgelaufenen Jahre eine Erhöhung des Actiencapitals nicht nothwendig war, in Folge dessen die hinterlegten 1045 Stück Actien unverändert in der Casse der Gesellschaft verblieben. Es wurde beschlossen, von dem zur Verfügung stehenden Gewinne per 49.210·39 fl. nach Abzug der statutenmässigen Tantièmen per 6814·05 fl. eine Dividende von 23 fl. per Actie = $11^1/_2$ pCt. zu vertheilen und 8931·34 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Budapest - Szent Lörinczer Localbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 18. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Vicepräsidenten Josef von Pucher die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapest-Szent Lörinczer Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher genehmigend zur Kenntniss genommen wurde. Im Sinne der Vorschläge der Direction wurde beschlossen, nach Dotirung der Reserven, vom 1. April an gerechnet, 8 fl. per Actie als Dividende zu vertheilen. Nach Schluss der geschäftlichen Verhandlungen und Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften. In der darauf folgenden Sitzung des Directionsrathes wurde an Stelle des austretenden bisherigen Directions-Präsidenten Emil v. Thaly der Ministerialrath i. P. Eugen v. Szabó zum Directions-Präsidenten gewählt.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Mit 1. Mai trat der Sommerfahrplan der Post- und Passagierschiffe für die Saison 1895 in Kraft. Nach demselben werden unterhalten: tägliche Personenfahrten zwischen Passau—Linz (Abfahrt von Passau um 3 U. Nachm., von Linz um 5 U. 30 M. Früh); Linz—Wien (Abfahrt von Linz um 9 U. Früh, von Wien um 9 U. 30 M. Nachts); Wien—Pressburg (Abfahrt von Wien um 5 U. Nachm., nach dem 1. September um 4 U. Nachm., von Pressburg um 6 U. Früh); Wien—Budapest (Abfahrt von Wien um 7 U. Früh, von Budapest um 6 U. Abends); Gross-Maros—Szt. Endre—Budapest (Abfahrt von Gross-Maros um 5 U. 30 M. Abends, von Budapest um 3 U. 30 M. Nachm.), Budapest—Kalocsa (Abfahrt von Budapest um 11 U. Vorm., von Kalocsa um 7 U. Abends); Budapest—Mohács (Abfahrt von Budapest um 10 U. Nachts, von Mohacs um 7 U. 15 M. Abends); dann wöchentlich drei Verbindungen zwischen Budapest — Semlin — Orsova — Turn-Severin—Galatz, ferner zwischen Semlin—Titel—Szegedin, sowie tägliche Verbindungen zwischen Schabatz—Belgrad, Belgrad—Dubrowitza.

In der unteren Donau finden noch regelmässige Verbindungen zwischen Galatz—Tultscha sechsmal wöchentlich, ferner

wöchentliche Anschlussfahrten Galatz—Odessa durch die Schiffe des Oesterr. Lloyd statt. Der gesellschaftliche Dampfer „Medea D" fährt regelmässig zwischen Galatz—Batum nach separatem Itinerar.

Ausser diesen Personenfahrten längerer Strecken finden sechsmal wöchentliche Localfahrten zwischen Passau—Linz, Krems—Melk, ferner tägliche Localfahrten im Wiener Donaucanale, im Rayon der Stadt Budapest, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova und zwischen Galatz—Braila statt.

— (Wachauer Vergnügungsfahrten.) Ab 5. Mai fährt an jedem Sonn- und Feiertage ein grosser Dampfer ab Wien Stefaniebrücke und ab Wien Praterquai nach Aggsbach und retour unter Berührung aller Schiffsstationen (Nussdorf, Korneuburg, Greifenstein, Tulln, Zwentendorf, Hollenburg, Krems, Stein, Rossatz, Weissenkirchen, Spitz). Die Abfahrt erfolgt ab Wien Stefaniebrücke, Praterquai um 6 U. 30 M. Früh, die Ankunft in Krems um 1 U. 5 M., in Aggsbach um 3 U. 15 M. Nachm. Die Rückfahrt erfolgt ab Aggsbach um 4 U. 35 M., ab Krems um 5 U. 50 M. Nachm., die Ankunft in Wien Stefaniebrücke, Praterquai um 9 U. Nachts. Für diese Separatfahrten werden ab Wien Stefaniebrücke und ab Wien Praterquai besonders ermässigte Tour- und Retourkarten, nur zur Hin- und Rückfahrt mit diesem Schiffe und nur für den Tag, an welchem die Karte gelöst wurde, giltig, ausgegeben. Die Pfingstsonntag gelösten Tour- und Retourkarten gelten auch am Pfingstmontag. Die Fahrpreise betragen: ab Wien (Stefaniebrücke oder Praterquai) nach allen Stationen bis inclusive Stein und retour nach Wien (Stefaniebrücke oder Praterquai) I. Platz fl. 2·—, II. Platz fl. 1·10, ab Wien (Stefaniebrücke oder Praterqai) nach Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach und retour nach Wien (Stefaniebrücke oder Praterquai) I. Platz fl. 2·50, II. Platz fl. 1·50 per Billet. Zwei Kinder unter 10 Jahren fahren mit einem Billet. Eine erwachsene Person und ein Kind unter 10 Jahren können gegen Lösung einer Fahrkarte I. Platzes den II. Platz benützen. Halbe Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben. Im gesammten Zwischenverkehre zu Berg und zu Thal werden für dieses Vergnügungsschiff ermässigte Tour-Fahrkarten, nämlich auf dem I. Platze solche zum Preise des II. Platzes, auf dem II. Platze solche zum Verdeckpreise des allgemeinen Personentarifes vom Jahre 1894 ausgegeben. Jedes ganze Billet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck. Separatcabinen werden zum Preise von fl. 3·— für die Strecke Wien—Aggsbach oder umgekehrt angewiesen.

Ungarisch - croatische Dampfschiffahrt - Actiengesellschaft. (Beschaffung eines neuen Dampfers.) Die Direction der Ungarisch-croatischen Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft in Fiume hat in England einen allen Anforderungen des modernen Schiffbaues entsprechenden neuen Dampfer Namens „Azow" mit 1000 Tonnen Gehalt erbauen lassen, welcher am 10. April in Fiume eingetroffen ist und bereits in nächster Zeit in Verkehr gesetzt werden wird. Die Gesellschaft gedenkt ihren Schiffspark wesentlich zu vermehren und ihren bisher auf kurze Course und Küstenschiffahrt beschränkt gewesenen Schiffsverkehr auch auf entfernte Gebiete auszudehnen.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. Mai.

Adriatischer Dienst.

7. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

8. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

8. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

9. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän R. Colledani, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae", Capitän . . . . . . nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

10. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

12. „ um 7 Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich. nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän E. Klun, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän P. Ivellich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

10. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän G. Wallnschnig, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

11. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Minerva", Capitän L. Brelich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Juni, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . . ", Capitän . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Winterfahrplan. (Vorconferenzen.) Am 7. und 8. Mai, täglich um 11 Uhr Vormittags beginnend, werden die Vorberathungen über den Fahrplan der Winterperiode 1895/96 unter dem Vorsitze des Regierungsrathes Franz Heindl im Sitzungssaale der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen abgehalten werden. [G.-I.-Z. 8152/II.]

Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen. (Berufung von Beisitzer-Stellvertretern in das Schiedsgericht.) Der Minister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister und dem Justizminister in Gemässheit des § 43 des mit dem Erlasse vom 28. December 1894, Z. 33.408, genehmigten Statutes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen für die Functionsperiode bis 1898 den k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director a. D. Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, den k. k. Hofrath und Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen i. P. Franz Schulz, den k. k. Oberbaurath, Bahn- und Baudirector i. P., technischen Consulenten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Carl Prenninger und den Inspector und Chefarzt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Dr. Josef Rosmanit als Beisitzer-Stellvertreter in das Schiedsgericht der genannten Anstalt berufen.

Generalversammlungen.

16. Mai: Maschinen- und Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Simmering.
18. „ Steyrthalbahn.
19. „ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
21. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
22. „ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
22. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
24. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
24. „ Böhmische Commercialbahnen.
25. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
29. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
29. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Austro-Belgische Eisenbahn-Geselschaft.
30. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
30. „ Böhmische Nordbahn.
31. „ Oesterr. Nordwestbahn.
1. Juni: Kaschau-Oderberger Bahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zu dem vom 1. Februar 1890 giltigen Verbands-Gütertarife Theil V, enthaltend Ausnahmetarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits tritt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Titelblattes, der Vorbemerkungen, der besonderen Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen und des Kilometerzeigers, ferner Aenderung von Bahnbezeichnungen und Stationsnamen, Aufnahme der Stationen Budaörs und Budapest-Lipótváros der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und Kassa der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, eine Lieferfrist-Tabelle und die Aufhebung des Abschnittes VI des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages II sind bei den betheiligten österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 3. Mai 1895. [316]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer Güterverkehr.

Eröffnung der Station Hasenberg b. Stuttgart für den Eil- und Stückgutverkehr und Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai 1895 wird der seither nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Bahnhof Hasenberg b. Stuttgart auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Der vom 1. December 1894 giltige Gütertarif, Theil II, ist rücksichtlich der vorgenannten Station, wie folgt, zu ergänzen:

Seite 16: Eilgut 5·66 Mk., allgem. Stückgutclasse 2·83 Mk., Specialtarif für bestimmte Stückgüter 2·21 Mk.

Seite 26, Anstosstaxen: Eilgut 2·26 Mk., Stückgutclasse I und II je 1·13 Mk.

Diese Frachsätze treten mit 15. Mai 1895 in Wirksamkeit.

Der seitherige Stuttgarter Bahnhof erhält die Bezeichnung „Stuttgart Hauptbahnhof", der seitherige Bahnhof Hasenberg die Bezeichnung „Stuttgart Westbahnhof".

Die Güterabfertigung nach Stuttgart Westbahnhof erfolgt nur bei ausdrücklicher Frachtbriefvorschrift, alle übrigen nach Stuttgart aufgegebenen Güter werden nach Stuttgart Hauptbahnhof abgefertigt.

Wien, am 1. Mai 1895. [317]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnungen der Haltestelle Göttweig und der Station Furth-Göttweig.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Krems—Herzogenburg gelegenen Haltestelle Göttweig wird vom 1. Mai 1895 in Furth-Göttweig-Haltestelle und gleichzeitig die dermalige Benennung der in derselben Strecke gelegenen Station Furth-Göttweig in Furth—Palt abgeändert.

Wien, im April 1895. [318]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Personen-Haltestelle Nowosielce.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg—Stanislau gelegenen Personen-Haltestelle Nowosielce wird mit 1. Juni 1895 in Nowosielce szlacheckie abgeändert.

Wien, im April 1895. [319]

Mühlkreisbahn.

Verlegung der Haltestelle Pürnstein.

Die Haltestelle Pürnstein-St. Peter wurde von km 35·9 nach km 35·6 verlegt und wird nunmehr Pürnstein benannt.

Vom 1. Mai 1895 an erfolgt das Anhalten der gemischten Züge bei km 35·6.

Die Tarife bleiben unverändert.

Urfahr, am 30. April 1895. [320]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Frachtsatzes für Queckenwurzel-Transporte von Egbell nach Breslau.

Mit 15. Juni 1895 wird der vom 1. November 1893 an für Queckenwurzel-Transporte von Egbell nach Breslau giltige Frachtsatz von 1·37 Mark pro 100 kg aufgehoben.

Budapest, am 1. Mai 1895. [321]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Stuttgarter Bahnhofsbezeichnung.) Mit 1. Mai erhielt der bestehende Bahnhof Stuttgart die Bezeichnung Stuttgart Hauptbahnhof und die Station Hasenberg die Bezeichnung Stuttgart Westbahnhof.

Gleichzeitig wird die bis jetzt nur dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeuge-, Vieh- und dem Wagenladungsgüterverkehr dienende Station Stuttgart Westbahnhof für den Stückgüterverkehr eröffnet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
778	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien aller Art	allen Stationen der Linien des Abschnittes A im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1		Bei Aufgabe als Frachtgut mit nach Laibach direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen entweder die k. k. Landes-Regierung für Krain oder der Magistrat der Stadt Laibach, eventuell das Hilfs-Comite in Laibach als Empfänger erscheint	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass von den nach der sub Ziffer VII im vorbezeichneten Tarif-Abschnitte enthaltenen Gebühren-Berechnungs-Tabelle jeweils entfallenden Frachtsätzen bis zur Grenze des Einheitssatzes von 0·1 pro 100 kg und 1 km und des Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Lebensmittel aller Art			Bei Aufgabe als Fracht-, sowie als Eilgut (letzteren Falles aber mit Ausschluss der Beförderung mittelst Schnell- und Postzügen) mit nach Laibach direct lautenden Frachtbriefen, auf welchen entweder die k. k. Landes-Regierung für Krain oder der Magistrat der Stadt Laibach, eventuell das Hilfs-Comite in Laibach als Empfänger erscheint	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1895							
779	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz aus der Pos. H. 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Gottschee	Triest-Freihafen, Triest-S. Andrea und Triest-Südbahn	Frachtgutmässige Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	kr. 40	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Grosslack						37				
				Grosslaschitz						32·9				
				Grosslupp						32				
				Gutenfeld						32				
				Hönigstein						38				
				Ortenegg						34·3				
				Reifnitz						35·3				
				Rodokendorf						36				
				Rudolfswert						38				
				St. Marein Sap						31				
				Sittich						35				
				Skofelca						30				
				Strascha						41				
				Treffen						38				
				Weixelburg						34				
				Zobelsberg						32				
780	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel aus Position Z—1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Königshof (Geleiseanlage)	Nakri-Netolic	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	20·6 kr.	18·6 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
781	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand der Pos. E-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tyśmieniczany	Stanislau	Aufgabe als Frachtgut, Verladung in offenen Waggons und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	6 kr.	4 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
782	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2	Wall.-Meseritsch loco und transito	Wsetin	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 149 ex 1894, sub Post 2853, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1895	Localtarife	11·1 kr.	9·2 kr.	1·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
783	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Palmölkuchen	Schreckenstein	Smiritz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	61·9 kr.	55 kr.	6·9 kr.	Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
784	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Pitch-Pine-Holz	Fiume	Buchs	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Südösterr.-Ungarisch-Schweiz. Grenztarif, giltig vom 1. Jänner 1893	353 Centimes	304 Centimes	49 Centimes	Im Kartirungswege		
					Bregenz				168·1 Kreuzer	148·0 Kreuzer	20·1 Kreuzer			
785	K.k.St.B.		**Berichtigung.** Der im Verordnungs-Blatt Nr. 130 vom 13. November 1894 unter fortlaufender Nr. 1982 publicirte Kartirungssatz für Schnittholz-Transporte von Hatna transit nach Burdujeni transit hat ab 15. Juni 1895 nur mehr für Sendungen von Russ. Moldawitza Giltigkeit.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllnng nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zngeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zngestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
786	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holzkalk (nnreiner, holzessigsaurer Kalk) der Position H-24 des Tarif-Theiles I	Nnssdorf trans.	Zbirow	Aufgabe mit directen Frachtbriefen von Tótvárad bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein geltenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	103·5 kr.	83·5 kr.	20 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

VERLOSUNG

der

Actien und der 4% Prioritätsobligationen am 1. Mai 1895.

Bei der laut Notariatsprotokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4% Prioritätsobligationen wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Actien:

Nr. 562, 1567, 4347, 8332, 44908, 45693, 64023, 71824, 72554, 74181, 86855, 90019, 99678, 104950, 110851. 111259, 122215, 127816, 127826, 128009, zusammen 20 Stück.

4% Prioritätsobligationen, steuerpflichtige:

Nr. 1001—10, 5041—50, 7851—60, 11661—70, 11821 bis 11830, 15211—20, 15591—600, 16321—30, 16871—80, 19761—70, 21771—80, 21781—89, 24601—10, 28861—70, 30601—10, 32631 bis 32640, 33601—10, 35321—30, 38541—50, 40061—70, 43421 bis 43430, 43971—80, 46361—70, zusammen 229 Stück.

4% Prioritätsobligationen, steuerfreie:

Nr. 53291—300, 56341—50, 60661—70. 60671—80, 62111 bis 62120, 63371—80, 65991—6600, 72511—20, 73291—300, 73771—80, 75561—70, 77641—50, 78461—70, 80331—40, 85381 bis 85390, 90071—80, 90621—30, 92081—90, 94361—70, 95721 bis 95730, 96741—50, 96891—900, 101981—90, 103781—90, 103881—90, 104051—60, 110931—40, 112461—70, 115081—90, 118881—90, 120701—10, 120751—60, 121871—80, 122421—30, 129381—90, 132061—70, 133661—70, 134081—90, 135491—500, 139961—70, 151341—50, 153491—500, 155771—80, 157651—60, 159701—10, 166311—20, 167331—40, 167601—10, 168821—30, 170661—70, 173581—90, 174961—4, 175011—20, zusammen 524 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 753 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je eine Actie den Betrag von zweihundert Gulden ö. W. Silber (200 fl.) und für je eine Prioritätsobligation dreihundert Gulden ö. W. (300 fl.) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen.

Verlost am 1. Mai 1886: Prioritäten II. Em. Nr. 61217.

„ „ 1. „ 1888: Actien Nr. 108005, 110812.

„ „ 1. „ 1889:
Actien Nr. 10568,
Prioritäten II. Em. Nr. 102272—76, 103576.

Verlost am 1. Mai 1890:
Actien Nr. 23053, 48646, 87263, 93365, 106365,
Prioritäten II. Em. Nr. 144973—76, 149371—72, 168153—55.

Verlost am 1. Mai 1891:
Actien Nr. 73095,
Prioritäten II. Em. Nr. 60511—17, 138028, 161872, 166583—87.

Verlost am 1. Mai 1892:
Actien Nr. 7451, 54249, 97911,
Prioritäten I. Em. Nr. 44031, 44032,
Prioritäten II. Em. Nr. 55643, 55650, 62582, 67039, 75552 bis 75560, 99023—24, 126302, 126303, 135986, 140971.

Verlost am 1. Mai 1893:
Actien Nr. 28830, 67083, 99781, 103629,
Prioritäten I. Em. Nr. 6996—7000,
Prioritäten II. Em. Nr. 55694, 63748, 68378, 73363, 73364, 73370, 79351, 92131—33, 116620, 136941—43, 150373, 150377—80, 157465—67.

Verlost am 1. Mai 1894:
Actien Nr. 35190, 58611, 66029, 85168, 88899,
Prioritäten I. Em. Nr. 2514—17, 31816, 31817,
Prioritäten II. Em. Nr. 52813, 57185, 57190, 61001—07, 61968, 67391, 72851—55, 72885, 72886, 86951—60, 92682, 92683, 93479, 95351—58, 101327—30, 102691, 102698, 102700, 105405, 111437, 133563, 136701—10. 145571—76, 147441—50, 152762, 152763, 152767, 153150, 155431—33, 155440, 162861—66, 165992, 165993, 165995, 168631, 168632, 168638—40, 171655.

Wien, am 1. Mai 1895.

Der Verwaltungsrath.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 9. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest nach Sessana.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabrikanten Ludwig Nairz in Triest im Vereine mit dem Ingenieur Carl Pelz in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampftrambahn, eventuell Zahnradbahn von Triest über Opčina nach Sessana im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1895. Z. 20.607.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 28. April 1895, Z. 21.157 ex 1894, an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Anbringung von die Zugsrichtung markirenden Orientirungstafeln in den Stationen.

Wie aus den hieramts einlaufenden Erhebungsberichten über Bahnunfälle zu ersehen ist, kommt es nicht selten vor, dass Reisende in Stationen, in welchen zwei oder mehr Züge gleichzeitig Aufenthalt nehmen, zufolge Mangels entsprechender, die Zugsrichtung markirender Orientirungstafeln den unrichtigen Zug besteigen und sodann nach Wahrnehmung des Irrthums von dem bereits in Bewegung befindlichen Zuge abspringen und hiebei verunglücken.

Noch häufiger kommt es vor, wie dies die vorliegenden Beschwerden erweisen, dass Reisende in Kreuzungs- und Abzweigestationen Mangels einer Orientirung über die Zugsrichtung vom Zuge zurückbleiben.

Diese Vorkommnisse veranlassen die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, die geehrte Verwaltung aufzufordern, in jenen Stationen, in welchen die localen Verhältnisse dies erheischen, durch Aufstellung von eventuell beleuchtbaren Aufschriftstafeln den Reisenden die leichte Orientirung über die Fahrtrichtung zusammentreffender Züge zu ermöglichen.

Die Ermittlung jener Stationen, in welchen diese Orientirungstafeln zur Anwendung zu bringen sind, bleibt zunächst dem Ermessen der geehrten Verwaltung überlassen, wobei jedoch bemerkt wird, dass alle Abzweig- und jene Kreuzungsstationen, welche eine grössere Personenfrequenz, wenn auch nur zeitweise, aufweisen, oder wo mehrere Züge in kurzen Intervallen nach verschiedener Richtung abgehen, hiebei in erster Linie ins Auge zu fassen sind.

Die geehrte Verwaltung wolle demgemäss innerhalb drei Wochen anher berichten, in welchen Stationen und in welcher Weise bereits derlei Einrichtungen bestehen, bezw. welche Verfügungen aus Anlass der vorstehenden Aufforderung getroffen wurden.

Der den gleichen Gegenstand behandelnde hierseitige Erlass vom 10. October 1874, Z. 8592, wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. April 1895. Lilienau m. p.

Eisenbahnrecht.

Zur Frage der Zulässigkeit von Sprengungen des Eises (zur Abwendung von Gefahren bei Eintritt von Hochwasser oder Eisgang) in der Nähe von Bahnanlagen.

Eine Bezirkshauptmannschaft hatte zur möglichsten Hintanhaltung der Gefahren, welche im verflossenen Winter in Folge andauernder Fröste und aussergewöhnlich grosser Schneemassen bei Eintritt eines Thauwetters zu besorgen waren, an sämmtliche Gemeindevorstände des Bezirkes eine Verordnung erlassen und hierin unter Anderem sub Punkt 1 folgende Anordnung getroffen:

„Nachdem in Flüssen insbesondere Wehre, Brückenjoche und Pfeiler und scharfe Flusskrümmungen zu Eisstauungen Anlass geben, so sind die bezüglichen Flussstellen eisfrei zu machen.

Bei Brücken hat dies auf eine beiläufige Länge von 10 m flussauf- und flussabwärts, bei Wehren auf die Wehrlänge flussaufwärts und in Flusskrümmungen auf die Flussbreite zu geschehen.“

Ueber Recurs einer Eisenbahn-Verwaltung wurde von der zuständigen Landesbehörde diese Verfügung dahin abgeändert, dass in allen jenen Fällen, wo die Sprengungen in der Nähe von Eisenbahnen in einer Entfernung von weniger als 200 m vom Bahnkörper stattfinden sollen, dieselben nicht ohne vorherige Zustimmung der Bahnorgane begonnen werden dürfen.

Die Begründung dieser Entscheidung lautet folgendermassen:

„Der Punkt 1 der angefochtenen Verordnung steht, insoferne Sprengungen des Eises in der Nähe von Eisenbahnen angeordnet werden, mit den bestehenden Eisenbahnvorschriften, insbesondere mit § 99 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, Nr. 1 R.-G.-Bl. ex 1852, im Widerspruche und kann, da die Durchführung desselben den Gemeindevorständen übertragen ist, denen Sachverständige für derartige Arbeiten nicht zur Verfügung stehen, leicht zu Collisionen derselben mit den Bahnorganen, sowie zu Gefährdungen der Bahnen und ihrer Objecte führen. Im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes musste daher die angeordnete Abänderung derselben verfügt werden.“ [G.-I.-Z. 7493/I.]

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Direction der königl. ungarischen Staatsbahnen und deren Betriebsleitungen sind in strafrechtlicher Beziehung als Behörden anzusehen. Gemäss dem § 227 des ungar. Str.-Ges. begeht derjenige das Delict der falschen Anschuldigung, welcher einen Anderen vor einer Behörde einer strafbaren Handlung wissentlich und fälschlich beschuldigt, oder gegen ihn wissentlich falsche Verdachtsgründe oder Beweise erdichtet oder herstellt.

In einer Station der königl. ungar. Staatsbahnen wurde über Antrag des Vorgesetzten ein ihm unterstehender Bediensteter wegen mehrerer Ordnungswidrigkeiten entlassen. Dessen Vater erstattete nun bei der betreffenden Betriebsleitung die Anzeige, dass diese Entlassung wohl auf Betreiben dieses Vorgesetzten erfolgt sein müsse, weil letzterer nicht mehr so viele Geschenke von ihm als früher erhalten habe. Die hierüber von der Direction eingeleitete Disciplinaruntersuchung ergab die Fälschlichkeit der Anzeige.

Die in Folge dessen von der kgl. Staatsanwaltschaft erhobene Anklage gegen den Vater des Entlassenen wegen falscher Anschuldigung wurde vom kgl. Gerichtshofe in Grosswardein mit der Motivirung zurückgewiesen, dass die Direction der kgl. ung. Staatsbahnen und noch weniger deren Betriebsleitung als eine Behörde anzusehen sind, da unter einer solchen nur die Gerichte und politischen Verwaltungsstellen, nicht aber eine Eisenbahndirection anzusehen ist, wenn dieselbe auch die dem Staate gehörigen Bahnen verwaltet, sonst müssten auch die Directionen der Privatbahnen als Behörden gelten, was doch unzulässig wäre.

Fühlt sich der gedachte Vorgesetzte durch die Anzeige in seiner Ehre gekränkt, so stehe es ihm frei, die Ehrenbeleidigungsklage anzustrengen.

Dieses Erkenntniss wurde von der kgl. Tafel in Grosswardein einfach bestätigt, von der kgl. Curie aber mit Entscheidung vom 18. December 1894, Z. 1777, dahin abgeändert, dass der Angeklagte des Vergehens der falschen Anschuldigung schuldig erklärt und zu fünf Tagen Gefängniss und 5 fl. Geldbusse und zur Tragung der Kosten verurtheilt wurde.

In der Begründung wird ausgeführt, dass der Angeklagte überwiesenermassen von der Grundlosigkeit seiner Anzeige überzeugt sein musste, dass er hiedurch die Disciplinaruntersuchung gegen den von ihm Verdächtigten veranlasst hat und dass er hiebei nur von rachsüchtigen Motiven geleitet wurde. Die Strafe wurde mit Rücksicht auf die bisherige Unbescholtenheit des Anzeigers auf das geringste Mass herabgesetzt. Endlich muss die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen schon der Autorität des Staates wegen, dessen Bahneigenthum sie verwaltet, als eine Behörde angesehen werden, zumal dieser Direction das Recht des Disciplinarverfahrens gegen die Angestellten der Staatsbahnen eingeräumt wurde und deren Disciplinarerkenntnisse unter Umständen auch inappellabel sein können.

Im Falle unrichtiger Declaration ist, ob nun die Bahnanstalt hiedurch einen Schaden erleidet oder nicht, diese berechtigt, eine Conventionalstrafe einzuheben.

Eine Ladung Porzellan war im Frachtbriefe als Steingut declarirt worden, weshalb von der Bestimmungsstation der kgl. ungarischen Staatsbahnen eine Conventionalstrafe von fl. 415·50 gefordert, aber von der Direction mit Genehmigung des Handelsministeriums auf fl. 50 im Ganzen ermässigt wurde, welche der Adressat erlegte, damit er die Sendung ausgefolgt erhalte; derselbe verklagte aber die Direction auf Rückerstattung dieses Betrages, welchem Begehren das Handelsgericht, die erste Instanz, aus nachstehenden Gründen Folge gab: „Die geklagte Direction ist keine Behörde, welche sich auf die erwähnte Ministerial-Entscheidung berufen kann, sondern im vorliegenden Falle nur eine Partei, und zwar als Frachtführerin; sie selbst gibt zu, durch die unrichtige Declaration keinen Schaden erlitten zu haben, da Porzellan und Steingut einem gleichen Tarifsatze unterliegen; die Voraussetzung einer Conventionalstrafe bildet aber der beabsichtigte Schaden, endlich ist demzufolge die Annahme berechtigt, dass die unrichtige Declaration nur irrthümlich erfolgte.“

Die königliche Tafel in Budapest wies jedoch den Kläger in der Erwägung ab, dass die Eisenbahn reglementmässig berechtigt sei, im Falle einer unrichtigen Declaration ausser der zu gering erhobenen Fracht noch

das zweifache der tarifmässigen Gebühren als Conventionalstrafe zu erheben. Ob die unrichtige Declaration böswillig geschah, ob in Folge dessen der Bahn ein Schaden zugefügt wurde oder nicht, ist irrelevant.

Die königl. Curie hat dieses Urtheil vollkommen bestätigt.

Inland.

Südbahn-Gesellschaft.

(Erlass Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, womit demselben die Anerkennung bezüglich der Hilfsaction aus Anlass des Erdbebens in Laibach ausgesprochen wird.)

Der Erlass lautet:

„Aus dem Berichte, welchen der zur Erhebung und Untersuchung der durch das Erdbeben vom 14. und 15. April 1895 verursachten Schäden in der Strecke Cilli—St. Peter entsandte Functionär der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen im Wege seiner vorgesetzten Behörde an das Handelsministerium erstattet hat, habe ich mit besonderer Befriedigung entnommen, dass dem umsichtigen, zielbewussten und aufopferungsvollen Vorgehen der Organe der geehrten Gesellschaft eine wesentliche Milderung der schweren Folgen des beklagenswerthen Elementarereignisses zu danken ist.

Nicht minder verdient das opferwillige, entgegenkommende Vorgehen der geehrten Verwaltung im Interesse der nothleidenden Bevölkerung der so schwer heimgesuchten Gegenden rückhaltslose Billigung. Indem ich für die im allgemeinen Interesse bethätigte umsichtige Hilfsaction dem geehrten Verwaltungsrathe meine volle Anerkennung ausspreche, lade ich denselben ein, diese Anerkennung allen betheiligten unterstehenden Organen bekannt zu geben.

Wien, am 5. Mai 1895.

Wurmbrand m. p.“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März.) Zu den mit Ende des Monates Februar in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 168·200 km sind im Monate März durch den Baubeginn der Staatsbahnlinie Niederlindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) 26·568 km, weiters durch den Baubeginn des zweiten Geleises der Staatsbahnlinie Lemberg—Zloczow, und zwar in der Strecke Lemberg—Podzamcze 5·800 Kilometer, ferner durch den Baubeginn des Loses I zwischen km 2·636 und 3·940 der Gürtellinie 1·300 km, des Loses XV zwischen km 3·765 und 5·445 der Vorortelinie 1·680 km und des Loses XVIII von km 0 bis 3·836 der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn 3·840 km und durch den Baubeginn der Localbahn Kojetein-Tobitschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 11·968 km, schliesslich durch den Baubeginn der Strecke Tarnopol—Ostrow der Ostgalizischen Localbahnen 8·066 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben demnach mit Ende des Monates März 227·422 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 46·668 km auf Staatsbahnen, 21·360 km auf private Hauptbahnen und 159·394 km auf Localbahnen entfallen. Die Zahl der im Monate März beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 3490, gegen 2900 im Vormonate, d. i. 15 per Kilometer im Durchschnitte. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 vom 2. April.)

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Bodenbach—Komotau: Herstellung einer Ueberfahrtsbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer gewölbten Ueberfahrtsbrücke statt der bestehenden hölzernen in km 35·5/6 für die Ueberführung der Bezirksstrasse Surn-Zuckmantel für den 9. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8329.]

— (Linie Amstetten—Pontafel. Herstellung eines Canales in Klein-Reifling: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Canales vom Personalhause der Station Klein-Reifling für den 9. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8371.]

— (Linie Stryj—Stanislau. Bauliche Herstellung in der Station Krechowice: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Firma Perkius & Mai Intosch in Stryj für die Herstellung einer Naphta-Verladestelle in der Station Krechowice für den 10. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Marcell Ritter von Manasterski betraut. [G.-I.-Z. 8480.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger. Herstellung eines Kohlengeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Kohlengeleises nächst dem Heizhause der Station Komotau für den 9. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8590.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Bauliche Herstellung in M.-Ostrau.) Behufs Beschleunigung der Verschubarbeit wurde das Auszugsgeleise am Nordende des Vorbahnhofes in M.-Ostrau um 75 m verlängert. [25. März, Z. 17.276.]

Ostrau - Friedlander Eisenbahn. (Verlängerung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Rattimauer Cellulosefabrik für die Verlängerung ihres Schleppgeleises in der Station Rattimau für den 8. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 8451.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wessely—Sudoměřitz. Anlage einer neuen Schottergrube und eines Geleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Anlage einer neuen Schottergrube im km 8·3—8·6 und für die Herstellung eines im km 8·748 abzweigenden Geleises für den 10. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Martin Fric betraut. [G.-I.-Z. 8642.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Brückenreconstruction.) Die Reconstruction der beiden Sannbrücken in km 344·008 und 344·434 wurde genehmigt. [6. April, Z. 19.913.]

Ausland.

Preussen. (Titeländerung von Staatseisenbahnbeamten.) Die nachbezeichneten Beamtenclassen haben die folgenden Amtsbezeichnungen erhalten: Die nichttechnischen Bureaubeamten erster Classe, welche bisher, je nach ihrer Beschäftigung, als Eisenbahnsecretäre oder als Buchhalter unterschieden wurden, sämmtlich die Bezeichnung Eisenbahnsecretäre — unbeschadet der Vorschrift über die Führung der Amtsbezeichnungen Eisenbahn - Cassencontrolor und Eisenbahn - Rechnungrevisor — die technischen Eisenbahnsecretäre und Werkstättenvorsteher, welche dem Vorstande einer Betriebs-, Werkstätten- oder Maschineninspection zur Hilfeleistung zugetheilt sind, für die Dauer dieser Verwendung die Bezeichnung technische Eisenbahncontroleure, die bisherigen Telegraphenaufseher die Bezeichnung Telegraphenmeister, die Stationsassistenten, welchen die Verwaltung einer Station dritter Classe übertragen ist, für die Dauer dieser Verwendung die Bezeichnung Stationsverwalter (bisher Stationsaufseher), die Weichensteller erster Classe, welche mit der Verwaltung einer Haltestelle betraut sind, für die Dauer dieser Verwendung die Bezeichnung Haltestellenaufseher, die bisherigen Billetschaffner die Bezeichnung Bahnsteigschaffner.

Württemberg. (Eisenbahn- und Schiffahrtsergebnisse im Rechnungjahre 1893/94.) Dem Verwaltungsberichte der kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 entnehmen

wir die nachstehenden, die Eisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt betreffenden Daten: Die kgl. Württembergischen Staatsbahnen haben im Gegenstandsjahre durch die Betriebseröffnung der vollspurigen Nebenbahn Honau-Münsingen einen Längenzuwachs von 23·48 km erhalten. Die Gesammtlänge der kgl. Württembergischen Staatsbahnen betrug demnach am Schlusse des Rechnungsjahres 1703·11 km, und zwar 1559·51 km Hauptbahnen, 128·49 km vollspurige und 15·11 km schmalspurige Nebenbahnen; davon lagen auf württembergischem Staatsgebiete 1525·49 km, auf fremdem Staatsgebiete 177·62 km. Ausserdem befanden sich auf württembergischem Territorium 31·35 km Privatbahnen und 24·17 km Badische Staatsbahnen. Der Fahrpark der Württembergischen Staatsbahnen bestand aus 433 Locomotiven, 365 Tendern, 1122 Personenwagen und 6778 Lastwagen. Mit diesen Betriebsmitteln wurden befördert 20,444.935 Personen und 5,742.939 t Güter (gegen 19,189.684 Personen und 5,658.615 t Güter im Vorjahre). Von den beförderten Passagieren benützten 0·36 pCt. die I., 7·51 pCt. die II. und 90·08 pCt. die III. Wagenclasse; 2·05 pCt. betrug die Anzahl der beförderten Militärpersonen. Von den transportirten Gütern entfielen 0·68 pCt. auf Eilgüter, 9·06 pCt. auf Stückgüter, 79·14 pCt. auf Wagenladungsgüter, 0·37 pCt. auf Militärgut, 3·58 pCt. auf Vieh und 7·17 pCt. auf Dienstgüter. Der Staatseisenbahnbetrieb ergab bei einer Gesammteinnahme von 38,894.654 Mk. und einer Gesammtausgabe von 24,414.187 Mk. einen Reinertrag von 14,480.467 Mk. (gegen 12.722.098 Mk. im Vorjahre), wovon 14,297.856 Mk. zur baaren Ablieferung an die Staatshauptcasse gelangten (gegen 12,705.565 Mark im Vorjahre). Im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres stellen sich demnach im Gegenstandsjahre der Reinertrag um 1,758.369 Mk. und die baare Ablieferung um 1,592.291 Mark höher. Das Anlagecapital der im Eigenthume des württembergischen Staates befindlichen Bahnen im Jahresdurchschnitte von 508,441.150 Mk. hat sich durch den obigen reinen Ueberschuss mit 2·85 pCt. verzinst (gegen 2·55 pCt. im Vorjahre). — Der Bestand an Betriebsmitteln der württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrt hat rücksichtlich der Anzahl gegenüber dem Vorjahre keine Aenderung erfahren (8 Damfboote, 1 Dampfbarkasse, 4 eiserne Schleppboote, 2 eiserne Trajectkähne). Es wurden mit 4087 Fahrten (— 49 gegen das Vorjahr) 164.667 km (— 1760 km) zurückgelegt und 228.957 Personen (+ 18.574) und 60.981 t Güter (+ 10.217) befördert. Die Einnahmen aus der Bodensee-Dampfschiffahrt beliefen sich auf 312.019 Mk., die Ausgaben auf 287.059 Mk., der Reinertrag betrug somit 24.960 Mark (gegen 1550 Mk. im Vorjahre), wovon 24.527 Mk. an die Staatshauptcasse abgeliefert wurden (im Vorjahre 2154 Mk.). Das Anlagecapital im Jahresdurchschnitte von 1,417.591 Mk. hat sich mit 1·76 pCt. verzinst (gegen 0·12 pCt. im Vorjahre).

Italien. (Eisenbahn S. Giorgio di Nogaro—österreichische Grenze.) Der Provinzialausschuss von Udine hat das von der Società Veneta ausgearbeitete Project für den Bau einer Linie San Giorgio di Nogaro—österreichische Grenze im Anschlusse an die Eisenbahn Monfalcone-Cervignano genehmigt.

— (Eisenbahn Novara-Seregno: Generalversammlung.) An der Ende März stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Novara-Seregno haben 34 Actionäre theilgenommen, welche 8733 Actien repräsentirten. Nach dem Jahresberichte betrugen die Einnahmen des verflossenen Betriebsjahres 63.276·83 Lire. Die Dividende wurde mit 3 Lire pro Prioritätsactie festgesetzt.

— (Eisenbahn Lecco-Taceno-Bellano.) Die Adriatische Eisenbahn hat die Linie Lecco—Taceno—Bellano ausgeführt. Die Strecke Lecco—Taceno ist 24 km lang und normalspurig. Zwischen Lecco und Ballabio, wo eine Maximalsteigung von 130 pro 1000 zu verzeichnen ist, wird eine Zahnradbahn, System Abt, hergestellt. Die Stationen sind: Malavedo, Ballabio, Barzio, Introbio; die Haltestellen: Castello sopra Lecco, S. Giovanni, Pasturo, Primaluna und Cortenova. Die Strecke Taceno—Bellano ist 9 km lang und ebenfalls normalspurig. Sie enthält lediglich die Haltestelle Portore. Die ganze Linie zählt 11 Tunnels.

— (Gesetz über die Erhöhung der Kosten für Eisenbahnbauten.) Aus dem von der „Gazzetta Ufficiale" gebrachten Wortlaut des Gesetzes, nach welchem die Erhöhung der Kosten für Eisenbahnbauten unter gleichzeitiger genauer Angabe der einzelnen betreffenden Linien bestimmt worden ist, geht hervor, dass der ursprüngliche durch Gesetz auf 76,500.000 Lire bezifferte Betrag nunmehr um 63,500.000 L. erhöht werden soll, dergestalt, dass auf das Betriebsjahr 1893/94 75,000.000 L. und auf 1894/95 65,000.000 L. zur Verrechnung zu bringen sind. Es werden hievon 19 Bahnlinien gemäss Gesetzes aus Juli 1888 betroffen, bezüglich deren die genaue Festsetzung für beide Jahre einzeln vorgeschrieben wird; ausserdem dienen die erhöhten Bewilligungen noch für eine Anzahl Erweiterungs- und Umbauten, sowie Beschaffung von Baumaterial, bezw. für deren ordnungsmässige Verrechnung auf das bereits abgelaufene Jahr.

— (Linie Solmona—Isernia.) Der Durchstich des Pagano-Berges, welcher Mitte August 1894 auf der ganzen Länge (3112 m) erfolgte, hat 4 Jahre und 1 Monat Zeit in Anspruch genommen. Bei Beginn der Durchstichsarbeit waren bereits auf beiden Seiten des Berges etwa 800 m von den Tunneleingängen, 2 Schächte von über 100 m Tiefe ausgehöhlt, bei deren Herstellung in Folge übergrosser Wasserandranges Schwierigkeiten zu überwinden waren; ebenso waren bei Durchführung der eigentlichen Tunnelbohrung die Erschwerungen nicht unbedeutend, welche durch zahlreiche Herde brennbarer Gase ähnlich dem zündlichen Grubengas in Kohlenbergwerken entstanden, und zwar ungefähr im Raume des mittelsten Kilometers der Bohrlänge, nur dass sie nicht so gefährlich wirkten. Anfangs wurden die sich fortwährend ansammelnden Gase durch häufig wiederholte absichtliche Entzündungen (von 1 bis zu 10 Minuten Zwischenzeit) beseitigt, dann aber wurde mit Vortheil eine Saugvorrichtung angewendet. Das entzündete Gas entwickelte übrigens eine Hitze von genügender Heftigkeit, um Rüsthölzer in Brand zu setzen, welche dann abgelöscht werden mussten. Durch die Gase wurde den Arbeitern der Aufenthalt in den Räumen erschwert, da Hitze und Rauch die athembare Luft sehr beeinträchtigten. In den letzten drei Monaten der Bohrarbeiten, in welchen der mittelste Kern Kalkfels durchgearbeitet wurde, verursachte eine Wasserader Schwierigkeiten. Während das seitliche Erdreich aus sandhaltigem Thon bestand und viel Rüstzeuge erforderte, wird der eigentliche Kern des Berges, wie erwähnt, durch harten und festen Kalkstein gebildet; nach dem Durchschlag hatte indes die Wasserader in wenigen Tagen, wo es gelang, sie abzufangen und zu verstopfen, den Tunnel in einer Länge von 300 m unwegsam gemacht. Trotz der bedenklichen Vorfälle und aller Schwierigkeiten im Bau ist jedoch kein Menschenleben zu beklagen. Der Tunnel durch den Pagano-Berg, den apeninnischen Gegenpfeiler des Meta-Berges, zieht von Westen nach Osten.

[„Ztg. d. V. D. E.-V."]

Italienische Colonie in Afrika. (Eisenbahn Massaua-Cassala.) Die Trasse, welche Massaua mit Cassala verbinden soll, ist nach dem Journal „L'Africa Italiana" folgende: Saati-Ghinda durch das Thal von Jangus und Baresa; Ghinda-Keren über Casen, Az-Teklezan, Eli Beret, Cheren-Cassala nach Agordat und Sabderat. Die Eisenbahn würde mithin von allem Anfange an das fruchtbare Territorium von Metri durchziehen, sodann auf das Hochplateau von Carnesein ansteigen, um dann in die halbverlassenen Landstriche von Barca und Gask, Az-Teklezan, das ackerbautreibende Sciotel und in die baumwollreiche Gegend von Sabderat und Cassala zu führen.

Schiffahrt.

Der Elbeverein in Aussig im neunzehnten Jahre seines Bestandes. Dem Berichte, welchen der österreichische Elbeverein in Aussig der am 11. Februar abgehaltenen Generalversammlung über das 19. Vereinsjahr erstattet hat, ist zu entnehmen, dass das Berichtsjahr im Gegensatze zu dem wegen seines abnorm niedrigen Wasserstandes berüchtigten Jahre 1893 mit kurzen Unterbrechungen nur gutes, zumeist vollschiffiges Wasser aufzuweisen hatte. Die Schiffahrt wurde am 10. Februar eröffnet, nach einer kurzen Unterbrechung wegen neuerlich eingetretenen Frostwetters am 26. Februar auf der ganzen Elbestrecke wieder aufgenommen und, von einer abermaligen, jedoch nur vier Tage dauernden, durch die Ueberfluthung der österreichischen Umschlagplätze hervorgerufenen Störung abgesehen, bis zum Ende des Jahres anstandslos aufrecht erhalten. Dessenungeachtet kann das Jahr nicht zu den günstigen gezählt werden, indem die zu grosse Menge des im Elbegebiete vorhandenen Materials an Dampf- und Frachtschiffen zu einer Concurrenz im Fracht- und Schleppgeschäfte führte, welche eine noch nie dagewesene Depression der Frachtraten hervorrief, so dass von einem Verdienste, insbesondere Seitens der kleinen Schiffer keine Rede sein konnte. Demzufolge lag insbesondere im Herbste, zu welcher Zeit sonst die Kohlenverfrachtung reger und nutzbringender zu sein pflegte, dieser Geschäftszweig vollständig darnieder, was wieder eine schärfere Concurrenzirung im Transporte anderer Güter, namentlich des Getreides zur Folge hatte. Auch das Zuckergeschäft zeigte zufolge des Entstehens neuer, sehr leistungsfähiger Raffinerien einen wesentlichen Rückgang, indem

der sonst für die Ausfuhr verfügbare Rohzucker von den heimischen Raffinerien grösstentheils aufgearbeitet wurde. Zur Besprechung der verschiedenen Mittel übergehend, welche gegen eine weitere Verschärfung des Wettbewerbes in den Kreisen der grossen Elbe-Dampfschiffahrts-Unternehmungen und der Privatschiffahrt erörtert werden, bezeichnet es der Bericht nicht als seine Aufgabe, in Einzelheiten einzugehen oder irgend eine Parteistellung einzunehmen, begrüsst aber im Allgemeinen die Bestrebungen zur Aufbesserung der Lage der Elbeschiffahrt, insbesondere das Project der Errichtung einer Frachtenbörse in Aussig mit Freude, hofft, dass diese Bestrebungen nicht durch parteiliche Gegenmassregeln gefährdet werden und räth dringend von einer weiteren Vermehrung des Schiffsraumes ab, da eine lohnende Verwerthung desselben in nächster Zeit überhaupt nicht in Aussicht genommen werden könne. Der Bericht erwähnt ferners jener Fälle, in welchen der Verein Seitens der Staatsbehörden zur Begutachtung oder Berathung von die Schiffahrt unmittelbar oder mittelbar berührenden Angelegenheiten herangezogen wurde und kommt sodann auf das Inkrafttreten der seit langer Zeit angestrebten neuen strompolizeilichen Vorschriften für die Schiffahrt und Flösserei auf der Elbe, sowie auf die Schifferschulen, auf die Vertretung des Vereines beim VI. internationalen Binnenschiffahrts-Congresse in Haag, auf die vom Vereine im Juli d. J. veranstaltete III. Stromfahrt von Aussig nach Hamburg, auf die im September des Jahres abgehaltene internationale Elbestromschau-Commission und endlich auch auf die vom Vereine im Einvernehmen mit den Handels- und Gewerbekammern in Reichenberg und Prag, sowie mit der Stadtgemeinde Prag im October 1894 veranstaltete Bereisung der zu canalisirenden Elbe- und Moldaustrecke Aussig—Prag zu sprechen.

Als Beilagen sind dem Berichte angeschlossen: das Protokoll der am 11. Februar 1894 in Aussig abgehaltenen 19. Generalversammlung, die Protokolle der Vereinsausschuss-Sitzungen vom 11. Februar, 11. Mai und 27. November 1894, eine Eingabe des Vereines an die Statthalterei in Prag, betreffend die Depeschirung bei Eisgang und den Antworterlass der genannten Landesstelle, je ein den öffentlichen Blättern entnommener Aufsatz des Vereinsobmannes, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Dr. Victor Russ, über den VI. internationalen Binnenschiffahrts-Congress in Haag und über die Hafenbauten in Holleschowitz, ein Aufsatz über die vorjährige internationale Elbestromschau-Commission, die von den Theilnehmern an der Bereisung der zu canalisirenden Elbe- und Moldaustrecke Aussig—Prag gefasste Resolution, das Mitgliederverzeichniss, ein Ausweis über den Verkehr auf der österreichischen Elbestrecke Melnik—Reichsgrenze und deren Hafen-, Landungs- und Umschlagsplätzen im Jahre 1893, sowie der Bericht des Vereinsobmannes über die vom Vereine veranstaltete III. Elbestromfahrt sammt dem Arbeitsprogramme und dem Protokolle dieser Fahrt, der Liste der Theilnehmer an letzterer, einigen Bemerkungen über die sich daran schliessende Bereisung des Nord-Ostsee-Canals, endlich eine graphische Darstellung der täglichen Elbewasserstände nach dem Aussiger Pegel im Jahre 1894 nebst Bezeichnung des mittleren Jahreswasserstandes, der Hochwasserlinie, der Schiffahrtsunterbrechungen und der Frachtsätze für Kohlensendungen nach Magdeburg.

Preussen. (Schiffs- und Güterverkehr auf der Oder im Breslauer Ober- und Unterwasser im Jahre 1894.) Der Schiffs- und Güterverkehr auf der Oder im Breslauer Ober- und Unterwasser hat im Jahre 1894 trotz der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse eine nicht unbeträchtliche Steigerung erfahren. Das Gewicht der angekommenen, abgegangenen und durchgegangenen Schiffgüter belief sich auf 32,239.700 Ctr. Von diesem Gesammtverkehre entfielen 24,400.300 Ctr. auf den Berg- und Thalverkehr der abgeschwommenen Güter, 7,187.840 Ctr. auf den Berg- und Thalverkehr der angekommenen Güter und 651.560 Ctr. auf den Berg- und Thalverkehr der durchgegangenen Güter. Die Gesammtzahl der angekommenen, durchgegangenen und abgegangenen Fahrzeuge belief sich auf 21.059 Schiffe mit zusammen 66,875.520 Ctr. Tragfähigkeit. Von den 21.059 Fahrzeugen waren 12.432 beladen und 8627 unbeladen; die Durchschnittsbelastung eines beladenen Fahrzeuges stellte sich demnach auf 2593 Ctr. — Unter den verfrachteten Gütern stehen die Steinkohlentransporte mit 20,036.820 Ctr. oder 62 pCt. des gesammten Schiffsgüterverkehres obenan. Den Steinkohlentransporten am nächsten kommen die Verladungen an Zucker, Stückgütern, Eisenerzen, Düngemitteln, Ziegeln und Thonröhren, Petroleum, Getreide und Mehl, verarbeitetem Eisen, Roheisen und Brucheisen, anderen unedlen Metallen, fetten Oelen und Fetten, Steinen und Steinwaaren, Cement, Trass und Kalk, Oelsaaten etc.

Der Flossverkehr bezifferte sich auf 672 Flösse mit 818 Stämmen hartes Holz im Gewichte von 22.800 Ctr. und 35.971 Flösse mit 63.004 Stämmen weiches Holz im Gewichte von 688.000 Ctr. — Durch die Personendampfschiffe wurden im Jahre 1894 befördert: im Oberwasser 154.866 Personen, im Unterwasser 146.491 Personen, gegen 152.993, bezw. 221.108 Personen im Jahre 1893.

Griechenland. (Regelung des Lootsendienstes im Hafen von Piräus.) Mit kgl. Verordnung vom 12./24. Februar wurde ein neues Reglement für den Lootsendienst im Hafen von Piräus erlassen. Wir entnehmen den Bestimmungen dieses Reglements Folgendes: Zum Lootsendienste im Hafen von Piräus werden nur griechische Staatsangehörige zugelassen, die körperlich und geistig hiefür geeignet befunden werden. Der Bewerber um einen solchen Posten muss mindestens zwei Jahre das Commando eines griechischen Handelsschiffes geführt oder wenigstens durch zwei Jahre in der kgl. Kriegsmarine als Unterofficier gedient haben. Er hat sich vor einer vom kgl. Marineminister eingesetzten Commission, die aus activen Marineofficieren besteht, einer Prüfung zu unterziehen, welche sich sowohl auf die praktischen seemännischen Fähigkeiten des Petenten als auch auf seine örtlichen maritimen Kenntnisse erstreckt. Bei der Rangszutheilung an jene, welche die Prüfung mit Erfolg abgelegt haben, wird auf die Kenntniss einer fremden europäischen Sprache grosses Gewicht gelegt. Die Zahl der für den Hafen von Piräus bestimmten Lootsen wird mit 15 systemisirt. Die Lootsen unterstehen dem Central-Hafencapitän von Piräus, der ihre Dienstesverwendung bestimmt, sie allwöchentlich entlohnt und über sie ein Disciplinar - Strafrecht (zeitweise Enthebung vom Dienste, Lohnentziehung) besitzt. Trunkenheit im Dienste, eigenmächtiges Verlassen des Postens, Schmuggel etc. werden auf Grund der Entscheidung des Marineministers mit gänzlichem Verluste der Stellung bestraft.

— (Regelung des Lootsendienstes im Hafen von Laurium.) Mit kgl. Verordnung vom 4./16. März wurden die Bestimmungen des Reglements für den Hafen von Piräus (Verordnung vom 12./24. Februar 1895) auch auf den Hafen von Laurium ausgedehnt. Die Befugnisse des Central-Hafencapitäns von Piräus fallen in Laurium dem Hafenvorstande zu, und die für den letzteren Hafen systemisirte Zahl der Lootsen beträgt 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ergebnisse der Schmalspurbahnen im Gebiete der Vereinsbahnen im Jahre 1893.)

Die Ergebnisse der schmalspurigen Strecken im Rechnungsjahre 1893 umfassen:

1. die von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen betriebene, 5·17 km lange Eichstätter Bahn (Eichstätt-Bahnhof—Eichstätt-Stadt);
2. die von der grossherzgl. Eisenbahndirection in Oldenburg betriebene, 7·00 km lange Ocholt—Westersteder Bahn;
3. die dem sächsischen Staatseisenbahnnetze angehörigen, im ganzen 341·87 km langen Bahnen Grünstädtel—Oberrittersgrün, Wilkau—Wilzschhaus, Mosel—Ortmannsdorf, Wilischthal—Ehrenfriedersdorf mit Oberherold—Thum, Wolkenstein—Jöhstadt, Schönfeld—Geyer, Hetzdorf—Eppendorf, Hainsberg—Kipsdorf, Potschappl—Wilsdruff, Mügeln—Geising-Altenberg, Oschatz—Strehla mit Elbkaibahn in Strehla, Oschatz—Döbeln, Mügeln—Nerchau-Trebsen, Radebeul—Radeburg, Klotzsche—Königsbruck, Herrenhut—Bernstadt, Taubenheim—Dürrhennersdorf und Zittau-Markersdorf, sowie Zittau—Oybin mit Zweigbahn Bertsdorf—Jonsdorf;
4. die von der grossherzogl. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn betriebene 6·61 km lange Doberan—Heiligendammer Eisenbahn;
5. die von der General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen betriebene, 15·11 km lange Eisenbahn Nagold—Altensteig;
6. die von der kais. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen, im Ganzen 27·99 km langen Bahnen Colmar—Markolsheim und Lützelburg—Pfalzburg;
7. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen O. S. betriebenen, im ganzen 109·26 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection Breslau;
8. die von der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen betriebenen, im ganzen 36·79 km langen Bahnen Ludwigshafen—Dannstadt und Ludwigshafen—Grosskarlbach.
9. die von der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Linz betriebene, 27·34 km lange Lambach—Gmundener Eisenbahn

10. die von der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen betriebene, 22·90 km lange Eisenbahn Gran—Bresnitz (Garamberzencze)—Schemnitz (Selmeczbánya);
11. die von der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen betriebene, 32·85 km lange Eisenbahn Taraczköz—Tereselpatak—Kobilaerdö;
12. die von der Betriebsleitung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25·51 km lange Schmalspurbahn Gölniczbánya — Prakfalu — Szepes - Remete — Szomolnokhuta und
13. die zu den kgl. Rumänischen Staatseisenbahnen gehörige, 32·55 km lange Schmalspurbahn Crasna—Dobrina—Husi.

Die unter den laufenden Nummern 1—3, 5, 6 und 8—13 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 4 aufgeführte Doberan—Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehr, während die unter laufender Nr. 7 bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirk der kgl. Eisenbahndirection Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0·75 und 1·106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 25 hat die Nagold—Alteusteiger Bahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection Breslau. Von den zusammen 690·95 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 81·92 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei den vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagecapital zusammen 49,986.932 Mk. oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 75.326 Mk. Der Betrieb wurde vermittelst 157 Locomotiven, 400 Personenwagen und 4848 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2,414.157 Locomotivnutzkilometer und 50,916.671 Wagenachskilometer zurückgelegt haben. Befördert wurden 4,742.748 Personen auf 38,468.114 Personenkilometer und 3,524.767 t Güter auf 42,661.293 Tonnenkilometer.

Die Gesammteinnahme betrug 3,289.395 Mk., d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 5766 Mk., die Gesammtausgabe 2,221.600 Mk., d. i. jür jedes Kilometer Betriebslänge 3596 Mk., und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 1,067.795 Mk., d i. für jedes Kilometer Betriebslänge 1729 Mk. Die elsass-lothringischen Schmalspurbahnen (lfd Nr. 6) hatten einen Einnahmeausfall von 4677 Mk. zu verzeichnen.

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 67·54 und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 32·46, bezw. der letztere in Hunderttheilen des verwendeten Anlagecapitales 2·14.

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 434 Angestellte und 742 Arbeiter im Taglohn, zusammen 1176 Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1,218.126 Mk. aufgewendet wurden.

[„Ztg. d. V. D. E.-V.“]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 27. April herausgegebene LXI. Stück enthält unter

Nr. 923: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. April 1895, Z. 6941, mittelst welcher das unterm 27. März 1894, Z. 5403, erlassene Verbot der Einfuhr von Rindern oder die Ueberstellung derselben nach Ungarn republicirt wird.

Nr. 924: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 19. April 1895, Z. 48.118/I, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Bosnien und der Herzegowina.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 925: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. April 1895, Z. 56.223, betreffend die vom kgl. sächsischen Ministerium des Innern verfügte Schliessung der Vieheinfuhrstationen Moldau und Müglitz.

Nr. 926: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. April 1895, Z. 57.232, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den Comitaten Baranya, Bekes und Veszprem in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 927: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 22. April 1895, Z. 55.728, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und der Umgebung von Salzburg nach Böhmen.

Nr. 928: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 27. April 1895, Z. 12.018, betreffend die Aufhebung der zufolge Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Graz und Umgebung getroffenen veterinärpolizeilichen Massnahmen.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 2. Mai herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 929: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 26. April 1895, Z. 6983 und 7046/II, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Salzburg Stadt und Land nach Oberösterreich und aus dem politischen Bezirke Vöcklabruck nach Salzburg.

Nr. 930: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 26. April 1895, Z. 59.585, betreffend die vom kgl. sächsischen Ministerium des Innern verfügte Schliessung der Vieheinfuhrstationen Voitersreuth und Ebmath.

Nr. 931: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 21. April 1895, Z. 20.157, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und der Umgebuug von Salzburg nach Croatien und Slavonien.

Nr. 932: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 13. April 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Herzogthume Salzburg nach Württemberg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
	in Metercentner			
Weizen	6763·37	492·43	2936·20	4319·60
Roggen	2744·88	101·92	860·63	1986·17
Gerste	763·01	406·82	710·72	459·11
Hafer	2004·10	347·19	1025·43	1325·86
Mais	516·33	100·10	—	616·43
Mehl	1234·64	200·50	605·16	829·98
Wein	6597·78	436·64	552·17	6482·25
Verschiedene	1097·29	1017·24	1025·31	1089·22
Zusammen	21721·40	3102·84	7715·62	17108·62
Versicherungswerth	349.650	24.000	73.450	300.200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	35	10	11	34
Versicherungswerth	155.870	23.735	29.055	150.550
Abgesondert übertragene Warrants	6	3	3	6
Versicherungswerth	11.850	4.700	5.400	11.550
Lombardbetrag	4.550	1.900	1.900	4.550

Lagerhaus der Stadt Bregenz.

Verkehr im Monate April 1895.

Artikel	Lager am 1. April	Eingang	Ausgang	Lager am 30. April
	Metercentner			
Weizen	2087	606	545	2148
Roggen	253	—	—	253
Gerste	1198	—	33	1165
Hafer	6915	3250	2967	7198
Malz	533	405	397	541
Mais	626	252	200	678
Diverse	3554	1899	2204	3249
Total	15166	6412	6346	15232

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1895				April 1894			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	241.221	109.192	150.808	199.605	330.844	184.171	157 041	357.974
Darunter:								
Weizen	49.239	27.997	38.233	39.003	51.155	27.357	27.426	51.086
Roggen	50.118	21.846	40.554	31.410	58.530	19.220	21.620	56.130
Gerste	49.958	9.878	25.634	34.202	73.174	5.329	26.250	52.253
Hafer	21.508	18.873	13.289	27.092	65.907	90.382	47.786	108 503
Mais	2.307	12.575	11.531	3.351	10.538	28.764	18.254	21.048
Hirse	1.344	622	405	1.561	3.008	174	157	3.025
Bohnen	1.836	1.622	2.043	1.415	9.425	1.782	2.564	8.643
Erbsen	1.692	505	317	1.880	2.158	397	1.186	1.369
Malz	2.871	245	269	2.847	2.513	825	527	2.811
Raps	21.131	7.188	8.851	19.468	9.837	129	1.131	8.835
Hanfsamen	196	368	136	428	1.121	520	197	1.444
Wicken	983	865	545	1.303	917	352	510	759
Mehl	5.782	1.881	1.906	5.757	14.290	1.841	3.251	12.880
Kleie	2.461	400	1.909	952	3.113	2.242	2.529	2.826
	211.426	104.865	145.622	170.669	305.686	179.314	153.388	331.612
Spiritus	—	—	—	—	941	—	—	941
Zucker	7.382	111	479	7.014	8.797	1.002	52	9.747
Wein	1.569	984	425	2.128	3.357	353	627	3.083
Oele und Fette	1.606	559	449	1.746	741	389	254	876
Sonstige Waaren	19.238	2.673	3.863	18.048	11.322	3.113	2.720	11.715
Mittlere Tagesbewegung . .	10.400 Meter-Centner				13.649 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,393.540	480.340	781.000	2,092.880	3,382.230	1,220.160	1,040.890	3,561.500

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	55	3	18	40	103	24	45	82
Versicherungswerth . . fl.	338.030·—	6.200·—	127.240·—	216.990·—	523.320·—	86.090·—	236.790·—	372.620·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	1	1	2	—	21	8	6	23
Versicherungswerth . . fl.	1.680·—	350·—	2.030·—	—	67.350·—	17.500·—	16.900·—	67.950·—
Lombardbetrag . . . . fl.	1.399·52	230·—	1.629·52	—	35.990·—	9.000·—	7.800·—	37.190·—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1895	Eingelagert vom ersten bis letzten April	Ausgelagert vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1895
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	89.647	28.199	25.359	92.487
Darunter wichtige Waaren:				
Wein	6.351	3.046	3.083	6.314
Zucker	43.518	18.696	13.587	48.627
Spiritus	3.637	1.174	—	4.811
Diverse	36.141	5.283	8.689	32.735
Assecuranzwerth . . fl.	2,999.419	918.303	847.182	3,070.540

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April	Stand am letzten April 1895
Lagerscheine:				
Stück	76	—	5	71
Versicherungswerth . fl.	144.825	—	5.900	138.925
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	63.100	—	2.600	60.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat April 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten April 1895
		vom ersten bis letzten April		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	21.765	6.038	8.162	19.641
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	2.464	1.852	1.241	3.075
Hafer	2.081	2.720	1.876	2.925
Korn	10.955	684	2.750	8.889
Mais	2.905	—	1.512	1.393
Diverse	3.360	782	783	3.359
Assecuranzwerth . . fl.	146.110	54.610	55.670	145.050

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten April 1895
		vom ersten bis letzten April		
Lagerscheine:				
Stück	2	1	—	3
Versicherungswerth . fl.	20.420	7.000	8.450	18.970
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat April 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	602·78	411·40	663·05	351·13	—	—	—	—
Hafer	1.317·76	806·94	297·87	1.826·83	—	318·97	197·63	121·34
Erbsen	1.455·51	429·24	921·66	963·09	—	106·11	—	106·11
Bohnen	360·68	302·58	248·75	414·51	—	—	—	—
Raps	1·00	29·65	—	30·65	102·32	—	—	102·32
Wicken	136·44	—	52·26	84·18	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	319·78	135·31	103·02	352·07	—	—	—	—
Thymothe	26·44	12·21	15·45	23·20	—	—	—	—
Diverse	3.133·47	1.294·29	1.901·53	2.526·23	—	202·50	—	292·50
Zusammen	7.455·13	3.421·62	4.203·59	6.673·16	102·32	627·58	197·63	502·27
Versicherungswerth . . fl.	100.053	30.135	43.855	86.333	1.500	4.700	1.000	5.200
Spiritus	1.521·23	1.088·62	—	2.609·85	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	25.976	17.417	—	43.393	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	2	—	1	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	760	—	200	560	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	1	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	200	—	200	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	200	—	200	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	9	6	4	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.608	8.946	5.847	16.707	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	9	6	4	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.608	8.946	5.847	16.707	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.230	5.100	3.580	9.750	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Hartowitz.

Am 15. Mai 1895 wird die Haltestelle Hartowitz, zwischen den Stationen Budweis und Zámost der Strecke Budweis—Wessely a. L. gelegen, für den Personenverkehr eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 8. Mai 1895. [322]

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Berichtigung.

Im Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1895 ist auf Seite 64 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 3, Abtheilung A 1, von Eger (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) nach Braila auf 1158 Centimes zu berichtigen.

Wien, am 6. Mai 1895. [323]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Bayerischer Regiekohlenverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Am 1. Juni 1895 tritt für den vorgenannten Kohlenverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegen den zur Aufhebung gelangenden Tarif vom 1. Juni 1894 auch Frachtsätze von einigen Stationen der ehemaligen Böhm. Westbahn nach Furth i. W. enthält.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 6. Mai 1895. [324]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Vereinfachung der Verbandstarife. (Weitere Massnahmen zur Herbeiführung derselben) Unter Bezugnahme auf die in Nr. 46 des Verordnungs-Blattes vom 24. April 1894 gebrachte Mittheilung werden im Nachstehenden alle jene Massnahmen angeführt, welche zum Zwecke der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1894 getroffen wurden oder im Zuge sind.

I. Inlands-Tarife.

A. Oesterreichischer Eisenbahnverband.

In diesem Verbande wurden mit Giltigkeit vom 1. November 1894 die folgenden Tarife ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt:

1. Der ab 1. Jänner 1888 giltige Tarif, Theil II, Heft 3, für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren zwischen den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, sammt den Nachträgen I bis VIII.
2. Der ab 1. Mai 1888 giltige Tarif, Theil II, Heft 3—C, für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren zwischen Stationen der k. k. Oesterr Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, sammt den Nachträgen I bis V.

In Aussicht genommen ist:

Die Aufhebung des ab 1. Jänner 1889 bestehenden Ausnahmetarifes für den Transport von Säuren (Salzsäure, Salpetersäure, Schwefelsäure etc.) von Pilsen, Stupno-Břas (vormals Radnitz) und Kaznau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der ehemaligen k. k. priv. Carl Ludwig-Bahn.

B. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Im Laufe des Jahres 1894 ist die Zusammenlegung der Tarife dieses Verbandes soweit gediehen, dass anstatt der bestandenen 10 Tarifhefte nunmehr nur die folgenden Tarife in Kraft bestehen:

1. Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, giltig vom 1. Juli 1894.
2. Theil II, Heft 2, für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen untereinander, giltig vom 1. Juli 1894.
3. Theil III für den directen Transport von Gütern des Specialtarifes 1 zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Böhmischen Westbahn, ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Mai 1892.
4. Ausnahmetarif für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein, giltig vom 1. März 1892.
5. Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker), giltig vom 1. April 1891.
6. Anhang zu den Tarifen, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1895.

C. Kohlentarife.

Die Vereinigung der einzelnen Kohlentarife, und zwar des Tarifes für den directen Braunkohlenverkehr nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. April 1890, mit dem Tarife für den directen Braunkohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, giltig vom 1. April 1890, sowie des Ausnahmetarifes für den Transport mineralischer Kohlen und Coaks aus dem Buschtěhrad-Kladnoer Reviere nach Bodenbach transit, Schönpriesen-Umschlagsplatz und Lobositz-Landungsplatz, giltig vom 15. Jänner 1889, mit dem Tarife für den Braunkohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Schönpriesen-Umschlagsplatz, giltig vom 1. October 1891, wurde im Jahre 1894 durchgeführt.

D. Seehafenverkehr mit, resp. über Triest und Fiume etc.

Die im Vorjahre in Angriff genommene Vereinigung der in 13 Einzelheften zersplitterten Tarife im Verkehre mit den österr.-ungar. Seehafenplätzen einerseits und den südlich und nördlich der Donau gelegenen Stationen andererseits wird nach dem Stande dieser Arbeiten im Laufe des Jahres 1895 vollzogen sein.

Es werden an Stelle der heutigen 13 Tarifhefte blos zwei Hefte treten, wovon das erste Heft die Stationen südlich der Donau und das zweite Heft die nördlich der Donau gelegenen Stationen enthalten wird.

E. Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen.

Der Tarif der Wiener Verbindungsbahn und der der Donau-Uferbahn wurden zusammengelegt, und sind beide Tarife unter dem neuen Titel „Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien“ am 1. Mai 1894 erschienen.

II. Ausländische Tarife.

A. Verkehr mit Deutschland.

Wesentliche Fortschritte hat die Vereinfachung der Tarife im Verkehre mit dem Deutschen Reiche gemacht.

1. Von den im Tirol-Vorarlberg-Südwest-Deutschen Güterverkehr bestandenen zwei Tarifheften ist ein Heft mit der Ausgabe des neuen Tarifes vom 1. December 1894 in Wegfall gekommen.
2. Im Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Güterverkehr sind an Stelle der am 31. Juli 1894 ausser Kraft gesetzten 7 Tarifhefte der Gebietsgruppe A (Oesterreich) die Tarife, Theil II, Hefte 1 und 3 getreten; das Heft 2, den Verkehr mit Elsass-Lothringen und Luxemburg umfassend, wird im Laufe des Jahres 1895 erscheinen.

   Die für die Gebietsgruppe B (Ungarn) bestehenden 7 Tarifhefte sind mit 1. März d. J. gekündigt, und es gelangen als Ersatz für dieselben blos 3 Tarifhefte zur Einführung.

   Die für die Gebietsgruppe D (Galizien und Bukowina) bestandenen 2 Tarifhefte sind aufgehoben worden, und es tritt an deren Stelle blos ein Tarifheft.

   Im Ganzen hat sich demnach der Tarifstand im Bereiche des Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes um 9 Tarifhefte vermindert.
3. Im Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina werden die derzeit bestehenden 3 Tarifhefte auf zwei Hefte, und zwar durch Verschmelzung der Hefte 1 und 2 reducirt.
4. Im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarife hat in Folge Beschlusses der im December 1894 in Prag stattgefundenen Verbandsconferenz eine Verminderung der Tarifhefte von 4 auf 3 einzutreten.

B. Verkehr mit der Schweiz.

In diesem Verkehre sind die folgenden Tarife aufgehoben worden:

1. Tarif, Theil III, 3. Heft, des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. September 1886.
2. Tarif, Theil III, 4. Heft, des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 10. October 1888.
3. Ausnahmetarif für Sämereien des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1886.

Von den bestandenen (9) selbstständigen Tarifen des Oesterreichisch-Ungarisch-, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres sind 4 Tarifhefte bereits gänzlich aufgelassen.

Ausserdem sind verschiedene in den noch bestehenden (5) Tarifen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres enthaltene Ausnahmetarife, wie für Obst, Gemüse, Eier, Holz, Mineralwasser und Sämereien aufgehoben worden.

Weitere Vereinfachungen durch Zusammenlegung einiger Tarife der genannten Verbände in ein Heft sind für das Jahr 1895 in Aussicht genommen.

C. Verkehr mit Rumänien.

1. Im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbande sind an Stelle der bestandenen 5 Tarifhefte mit 1. Jänner 1895 blos 2 Hefte getreten.
2. Im Rumänisch-Süddeutschen Verbandstarif werden von den bestehenden 4 Tarifheften 2 Hefte aufgelassen, bezw. 4 Hefte in 2 Hefte vereinigt.
3. Im Rumänisch-Norddeutschen Verbandstarife gelangen von den bestehenden 7 Tarifheften 5 Hefte zur Aufhebung, so dass der genannte Tarifverband nunmehr blos 2 Hefte umfassen wird.

Aufgelassen wurde der Ausnahmetarif für Südfrüchte und Colonialwaaren von Braila und Galatz nach galizischen Stationen als besonderer Tarif, und wurde dessen Verschmelzung mit dem Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verband durchgeführt.

D. Verkehr mit Russland.

Der bisher separat bestandene Tarif für den Ungarisch-Russischen Grenzverkehr wird mit dem Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr zu einem Tarife verschmolzen. [H.-M.-Z. 23.685.]

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Neue Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl,) Mit Giltigkeit vom 1. Mai traten im Binnengüterverkehre der Tarifgruppe IV, ferner im Nordwestdeutsch-Hessischen, im Ostdeutsch-Nordwestdeutschen, im Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen und im Altona-Oldenburger Güterverkehr nach den Stationen Hagenow-Stadt und Lauenburg des Directionsbezirkes Altona neue Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. der Specialtarife I und II, sowie nach Station Lüneburg des Directionsbezirkes Hannover anderweite ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl etc. des Specialtarifes II in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. (Aenderung der Bahnhofs-Bezeichnung für Darmstadt.) Vom 1. Mai ab wurde der Station Darmstadt der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die Bezeichnung Darmstadt Hauptbahnhof beigelegt und erhielt weiters die Güterstation Darmstadt Rosenhöhe gleichzeitig die Bezeichnung Darmstadt Ostbahnhof.

Main-Neckar-Eisenbahn. (Nachtrag III zum Gütertarif.) Zum Gütertarife für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn trat am 1. Mai der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Darmstadt Südbahnhof (Bessungen) und ist bei den Güterabfertigungen erhältlich.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donaulände transito. (Eilgut-Abfertigung.) Vom 1. Mai ab können Sendungen in obigem Verkehre nach Passau Donaulände transito auch als Eilgut abgefertigt werden. Auskunft über die Frachtberechnung etc. ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
787	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	M.-Ostrau	Bisenz-Pisek transito (für Sendungen nach Gaya)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 86 ex 1894, sub Post 1881, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	Bis Ende Juli 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	26·2	22·5	3·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Holubitz transito (für Sendungen nach Butschowitz)				26·5	22·7	3·8			
788	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Troppau	Bennisch	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	15·9 kr.	12·4 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
789	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Böhm. Commercialbahnen	Steine a) der Classe C b) des Specialtarifes 3	Horic (B.C.B.)	Pardubitz (S.N.D.V.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 18·5 kr. b) 17·1 kr.		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
			Steine der Classe C	Bělohrad	Pardubitz (S.N.D.V.B.)				—	—	—			
									kr.	kr.	kr.			
790	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ausstellungsgüter	Wien Oe.N.W.B.	Mähr.-Budwitz	Aufgabe in beliebigen Quantitäten unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif der Oe.N.W.B.	86	43	43	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Dr. Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte
					Pardubitz S.N.D.V.B.				180	90	90			
					Prag Oe.N.W.B.				199	99·5	99·5			
					Tetschen Oe.N.W.B.				240	120	120			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
791	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Eisenbahnschwellen	Malaczka	Bubna	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	67 kr.		Im Kartirungswege		
792	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft								Kreuzer					
			Mauer- und Dachziegel	Ung.-Hradisch Stadt	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September 1895	Localtarif	8·2	6·4	1·8	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende December 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt sein, dass die Sendungen thatsächlich für den Bau der neuen Dampfbrauerei des Herrn Franz Janaček in Ung.-Brod Verwendung gefunden haben. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
				Kunowitz					7·7	6·0	1·7			
			Chamotteziegel und Chamottewaaren der Classe C	Blansko					37·3	26·0	11·3			
			Bau- und Schnittholz	Vlarapass		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen			21·3	14·9	6·4			
				Bilnitz-Brumow					20·0	14·0	6·0			
			Maschinentheile der Pos. E—7 und sonstige Eisenbestandtheile	Brünn		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen			48·3	33·8	14·5			
793	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft								Kreuzer					
			Maschinentheile der Pos. E—7 und eiserne Säulen	Okříško	Ungar.-Brod	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September 1895	Localtarif	80·9	56·6	24·3	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende December 1895, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den bezügl. Frachtbriefen muss bahnämtlich bestätigt sein, dass die Sendungen thatsächlich für den Bau der neuen Dampfbrauerei u. Malzfabrik des Herrn Franz Janaček in Ung.-Brod Verwendung gefunden haben. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
			Mauer- und Dachziegel	Bojkowitz		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen			6·9	6·0	0·9			
				Wessely a. d. March					11·0	8·2	2·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
794	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Flüssige Kohlensäure in Stahlgefässen	Budapest-Ferenczváros	Jassy	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Verbandstarif, Theil II, Heft 2	845 Cts.	665 Cts.	180 Cts.	Im Kartirungswege		
			Leer zurückgehende Stahlgefässe	Jassy	Budapest-Ferenczváros	Bei Aufgabe von a) beliebigen Mengen, b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Localtarif		a) 711 Cts. b) 615 Cts. c) 491 Cts.				
795	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar	Jedlicze	Budapest-Ferenczváros Budapest-Kiterö	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an eine Budapester Petroleum-Raffinerie adressirt sein	Vom 15. Juni 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1, des Galizisch-Ungar. Gemeinschaftsverkehres vom 1. Juli 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	80 kr.		Im Kartirungswege		
796	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Smichov Prag K.F.J.B.	Příbram	Ohne Beschränkung des Gewichtes und der Collizahl	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Kreuzer 141 159	Kreuzer 90*) 104**)	Kreuzer 51 55	Im Kartirungswege		
				Pilsen Klattau Eger oder umgekehrt	Prag K.F.J.B.				245 306 376	182·6 240 291	62·4 66 85			

*) Hiedurch wird der mit Vrdgs.-Bl. vom 10. November 1894, Nr. 129, sub Post Nr. 1958, verlautbarte Frachtsatz ausser Wirksamkeit gesetzt.
**) Hiedurch wird der mit Vrdgs.-Bl. vom 26. Februar 1895, Nr. 25, sub Post Nr. 405, verlautbarte Frachtsatz ausser Kraft gesetzt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
797	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) aus Pos. E-20 des Tarif-Theiles I	Ober-Bris	Fiume	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des beigestellten Wagens. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Süd-Nordösterr.-Ungar. Verbandstarif	124 kr. ö. W. incl. Mgb. und Steuer	120·5 kr. ö. W. = 241 Heller incl. Mgh. und Steuer	3·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

798 — Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 137 vom 29. November 1894 unter fortl. Nr. 2164 verlautbarte Frachtbegünstigung für Conserven von Bozen-Gries nach Wien (Matzleinsdorf) und Budapest S.B. wird unter den gleichen Bedingungen mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895 auch auf Canditen-Sendungen ausgedehnt.

799 — Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung zur Publication im V.-Bl. Nr. 115 ex 1894, Pos. 1718, betreffend ermässigte Frachtsätze für Getreide.

Die ab Szombathely nach Graz S.B. und Graz St.B. via Fehring innerhalb der Begünstigungsdauer beförderten Getreidesendungen werden in das bedungene Minimalquantum von 2000 Tonnen einbezogen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
800	Eisenbahn Wien-Aspang		Eisen der Posten E—6—9 des Tarifes, Theil I	Simmering E.W.A.	Klein-Schwechat	In beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	6 kr.	Verschieden	Kartirung		
801	Eisenbahn Wien-Aspang		Roheisen	Pitten	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindest. aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	25·4	20	5·4	Kartirung		Für die Abwage der Sendungen in Pitten auf der Geleise- oder Magazinswage wird das tarifmässige Waggeld auf 0·4 kr. pro 100 kg ermässigt
			Eisengusswaaren, ordinäre	Pitten	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	In beliebigen Mengen, einschliessl. der Auf- und Ablegebühr in Pitten u. Wien E.W.A. Sendungen von 5000 kg und darüber pro Frachtbrief, sowie Gegenstände im Gewichte von 750 kg sind von der Partei selbst auf- und abzuladen, bezw. auf- u. abzulegen, oder die tarifmässigen Gebühren für jede dieser auf Verlangen bahnseits besorgten Leistungen zu entrichten			38	22	16			
					Wr.-Neustadt				13	8·5	4·5			
802	Böhmischen Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 des Tarif-Theiles I	Neratovic*) Měšic	Lissa	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- u. Abladen durch die Partei. Auf den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt Přerov als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	9·8 kr.		Im Kartirungswege		*) Solange die Haltestelle Kojetic-Grossdorf offen ist, auch für diese giltig
803	Böhmischen Nordbahn		Abfallstoffe der Papierfabrikation	Weisswasser	Münchengrätz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	9·5 kr.	6·0 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		

804 — Böhmischen Nordbahn

Für die zur Erweiterung einer Fabrik in Niedergrund dienenden Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1895 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50% Ermässigung der officiellen Frachtsätze bis Niedergrund zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.

805 — K.k.St.B. — Südbahn-Gesellschaft

Berichtigung.

Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 47 vom 23. April l. J., unter fortlaufender Nr. 721, verlautbarten Frachtermässigung hat es in der Rubrik „für die Transportstrecke nach" statt „Wien Donau-Uferbahnhof" richtig „Wien Donauquaibahnhof" zu lauten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten **Arbeitsmaschinen** und **Werkstätten-Einrichtungen** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, und zwar:

5 Stück Räderdrehbänke,
17 „ diverse Drehbänke,
5 „ „ Bohrmaschinen,
2 „ Eisenhobelmaschinen,
2 „ Stossmaschinen,
3 „ Shapingmaschinen,
4 „ Schraubenschneidmaschinen,
1 „ Universal-Fraismaschine,
4 „ diverse Fraismaschinen,
3 „ Specialmaschinen zur Herstellung von Stehbolzen,
2 „ Präcisionsschleifmaschinen,
1 „ hydraulische Räderpresse,
1 „ Kurbelzapfen-Regulirapparat,
2 „ Dampfhammer,
1 „ Luftdruckhämmer,
1 „ Federprobirvorrichtung,
3 „ Richtplatten,
3 „ diverse Schmirgelschleifapparate,
1 „ Stauch- und Schweissmaschine,
1 „ Blechrichtmaschine,
1 „ Loch- und Scheermaschine,
1 „ Siederohr-Putztrommel,
2 „ „ Walz- und Abschneidemaschinen,
1 „ „ Schweissmaschine,
1 „ „ Probirvorrichtung,
1 Stück Holzbohr- und Stemmmaschine,
2 „ Holzhobelmaschinen,
1 „ Holzschleifmaschine,
7 „ eiserne Schmiedefeuer,
2 „ Rundfeuer,
2 „ Ventilatoren,
2 „ Tyres-Glühöfen,
12 „ Ambosse,
1 „ Differentialflaschenzug mit 4 tons Tragfähigkeit,
3 Garnituren Locomotiv-Hebeböcke,
2 Laufkrahne mit 45 tons Tragfähigkeit,
1 „ „ $13\frac{1}{2}$ „ „
1 „ „ 5 „ „
1 freistehender Drehkrahn, 4 tons Tragfähigkeit,
1 Compound-Locomobil mit 20 effect. Pferdestärken,
2 liegende Präcisionsdampfmaschinen mit je 70 bis 80 Pferdestärken,
2 Druckvorwärmer,
1 Benzinmotor mit 4 effect. Pferdestärken,
3 Dampfkessel mit je 110 m^2 Heizfläche, 8 Atmosphären,
1 elektrische Kraftübertragung für 15 effect. Pferdestärken,
1 Räderversenkvorrichtung,
1 Garnitur Erhardt'scher Controlwaagen,
1 unversenkte Waggonschiebebühne,
1 versenkte Locomotivschiebebühne,

diverse Transmissionen.

Die Lieferung dieser Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen hat auf Grund der allgemeinen und der speciellen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder nach Erlag von 3 fl. ö. W. (bei der Hauptcasse der k. k. General-Direction) bei der erstgenannten Dienstesstelle zu beheben.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: **„Offerte für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen“** bis zum **24. Mai 1895, Mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiter-Schutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann.
2. Die Gewichte der offerirten Lieferungs-Gegenstände.
3. Die Liefertermine.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen und Werkstätten-Einrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungs-Gegenstände ein Anbot zu stellen; in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungs-Gegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungs-Gegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen Lieferbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind per Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als 1 Bogen Kanzleipapier 21/34, sind mit je Ein Gulden-Stempelmarken zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. Juli 1895 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungs-Gegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte zur Vorlage gebracht werden.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, sobald der von der k. k. Regierung im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachte Staatsvoranschlag pro 1895, bezw. die in demselben für die Beschaffung von Werkstätten-Einrichtungen präliminirten Beträge die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten sollten.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Mai 1895.

Z. 66.540. **Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.**

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien, und zwar:

2300 q Petroleum,
780 q Rübbrennöl,
100 q Fluid,
250 q Rübschmieröl,
700 q Mineralschmieröl für Maschinen,
230 q „ „ Wagen,
570 q Vaselin,
20 q Staarschmiere,
6 q Hartfett in Stangen und Blöcken,
20 q Unschlitt und
13 q Schmierseife,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Olmütz, Krakau, Lemberg und Stanislau, wird für die Zeit vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen eingesehen, behoben oder, gegen Einsendung des Porto, bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 kr.-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection bis längstens 30. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclusive aller Spesen zu notiren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1895/96 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am 30. Mai l. J. Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen.

Den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 8. Mai 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bau-Ausschreibung.

Auf der im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen herzustellenden Gürtel-, beziehungsweise Vorortelinie der Wiener Stadtbahn ist die Ausführung der noch herzustellenden **Unterbauarbeiten** im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise, getrennt nach Losen oder im Ganzen.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen, und zwar:

im Baulose 6 b von km 7·819 bis km 8·500
der Gürtellinie . . . . lang 681 m fl. ö. W. 409.874
im Baulose 7 von km 8·793 bis km 9·080
der Vorortelinie . . . . lang 287 m fl. ö. W. 113.897
zusammen lang 968 m fl. ö. W. 523.771

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV. Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn, Section Gürtellinie (XV. Bezirk, Neubaugürtel Nr. 34) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens am 20. Mai 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl; „ das Deutsche Reich . . 25 Mark; „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 11. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Karbitz zur Stadt Karbitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Baumeister Raimund Walter in Karbitz im Vereine mit dem Holzhändler Josef Thum in Karbitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Karbitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zur Stadt Karbitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Mai 1895. Z. 19.288.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Schwanenstadt der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg nach Taufkirchen bei Grieskirchen, eventuell bis zur Station Neumarkt-Kallham der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister in Schwanenstadt, Johann Fuchs, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Schwanenstadt der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg über Gaspoltshofen, eventuell über Haag und Aistershaim nach Taufkirchen bei Grieskirchen, eventuell bis zur Station Neumarkt-Kallham der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. April 1895. Z. 16.231.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 24. April 1895, Z. 6517, an die Verwaltungen der Localbahnen, betreffend die Auflassung der Semestral-Ausweise über die Preise von Oberbaumaterialien und Brückenconstructionen.

Unter Bezugnahme auf den Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 23. März 1889, Z. 4370 I (kundgemacht im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 42 ex 1889), betreffend die Vorlage von Semestral-Ausweisen über die Preise von Oberbaumaterialien und Brückenconstructionen, wird die geehrte Verwaltung hiemit in Kenntniss gesetzt, dass von der weiteren Vorlage dieser Ausweise in Hinkunft abgesehen wird.

Wien, am 24. April 1895.

Vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium.

Wurmb m. p.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1895
und Vergleich der Einnahmen im I. Quartale 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate März 1895 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate März 1895 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,236.881 Personen und 9,099.954 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,500.928 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 928 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10,851.476 Personen und 8,847.101 t Güter 28,135.020 fl. oder per Kilometer 980 fl., daher resultirt für den Monat März 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 5·3 pCt.

Im ersten Quartale 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 27,427.096 Personen und 25,661.189 t Güter, gegen 27,620.077 Personen und 25,066.311 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 75,394.545 fl., im Vorjahre auf 77,790.683 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Periode des laufenden Jahres 29.644 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.698 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 2543 fl., gegen 2711 fl. im Vorjahre, d. i. um 168 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 10.172 fl., gegen 10.844 fl. im Vorjahre, d. i. um 672 fl., mithin um 6·2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten drei Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	85.788
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	47.040
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	30.252
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	30.036
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.380
6. Leoben-Vordernberger Bahn	22.000
7. Südbahn - Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	20.084
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.732
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.016
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.952
11. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (österr. Linien)	16.882
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.504
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.908
14. Böhmische Nordbahn	11.952
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.340
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.792
17. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.780
18. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.768
19. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	9.760
20. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.620
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.684
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.264
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.012
24. Eisenbahn Wien-Aspang	5.968
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	20.372
2. Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13.988
3. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.448
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10.684
5. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	9.768
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	9.140
7. Eisenbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald	9.112
8. Kuttenberger Localbahn	8.716
9. Stauding-Stramberger Localbahn	8.320
10. Neutitscheiner Localbahn	8.016
11. Bozen-Meraner Bahn	7.884
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.679
13. Localbahn Dolina-Wygoda	6.484
14. K. k. Staatsbahn Königshan - Schatzlar (im Privatbetriebe)	6.288
15. Wittmannsdorf - (Leobersdorf) - Ebenfurther Bahn	5.960
16. Localbahn Petroszény-Lupény	5.668
17. Budapester Localbahnen	5.076
18. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	4.884
19. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.944
20. Localbahn Innsbruck - Hall i. T (Dampftramway)	3.912
21. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.896
22. Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.856
23. Poprádthal-Bahn	3.708
24. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	3.612
25. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.540
26. Gölnitzthal-Bahn	3.507
27. Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.428
28. Unterkrainer Bahnen	3.300
29. Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.172
30. Localbahn Welchau - Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.072
31. Eisenbahn Vinkovce-Brčka	2.992
32. Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.976
33. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.964
34. Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.880
35. Ungthal-Bahn	2.832
36. Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.760
37. Kremsthal-Bahn	2.744
38. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.684
39. Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.652
40. Localbahn Plan-Tachau	2.648
41. Háromszéker Localbahnen	2.508
42. Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.444
43. Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.444
44. Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.428
45. Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.424
46. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.308

47.	Számosthal-Bahn	2.308
48.	Bukowinaer Localbahnen	2.272
49.	Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	2.244
50.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.240
51.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.232
52.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.220
53.	Kolomeaer Localbahnen	2.204
54.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	2.184
55.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.184
56.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.176
57.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.172
58.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.164
59.	Localbahn Kaschau-Torna	2.140
60.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.140
61.	Zagorianer Bahn	2.076
62.	Localbahn Auspitz	2.060
63.	Mühlkreis-Bahn	2.048
64.	Localbahn Asch-Rossbach	2.020
65.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	1.968
66.	Böhmische Commercialbahnen	1.940
67.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	1.936
68.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.912
69.	Localbahn Wotic-Selčan	1.884
70.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	1.868
71.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	1.812
72.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.800
73.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.772
74.	Csetnekthal-Bahn	1.768
75.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.760
76.	Zsitvathal-Bahn	1.756
77.	Steyrthal-Bahn	1.740
78.	Muranythal-Bahn	1.724
79.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.684
80.	Torontaler Localbahnen	1.664
81.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.656
82.	Mährische Westbahn	1.644
83.	Biharer Vicinalbahnen	1.640
84.	Szilágysager Eisenbahn	1.632
85.	Löcsethal-Bahn	1.614
86.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.612
87.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.576
88.	Slavonische Localbahn	1.476
89.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.464
90.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.436
91.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.396
92.	Welser Localbahn	1.360
93.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.344
94.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.340
95.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.336
96.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.324
97.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.320
98.	Székler Eisenbahn	1.312
99.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.304
100.	Murthal-Bahn	1.256
101.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.204
102.	Localbahn Körös-Belovár	1.200
103.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.188
104.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.180
105.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.136
106.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.116
107.	Gailthal-Bahn	1.088
108.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.064
109.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.052
110.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.044
111.	Localbahn Versec—Kubin-Dunapart	1.036
112.	Békéser Comitatsbahnen	1.028
113.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.020
114.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.008
115.	Matraer Vicinalbahnen	956
116.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	952
117.	Felek-Fogaraser Localbahn	912
118.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	852
119.	Békes-Csánader Localbahn	804
120.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	780
121.	Friauler Localbahn	776
122.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Varálja	756
123.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	684
124.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	648
125.	Localbahn Borossebes-Menyháza	492
126.	Localbahn Warasdin-Golubovec	468
127.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	456
128.	Taraczthal-Bahn	132

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten drei Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	10·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	8·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	7·6
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	5·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4·5
Böhmische Nordbahn	1·9
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·6

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	203·9
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	56·4
Localbahn Zsebely-Csakovár	42·4
Localbahn Ruma-Vrdnik	41·2
Localbahn Petroszény-Lupény	37·3
Localbahn Kaschau-Torna	36·8
Haraszti-Ráczkever Localbahn	26·3
Számosthal-Bahn	24·0
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	21·2
Localbahn Wodňan-Prachatitz	20·3
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	18·9
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	16·9
Localbahn Swoleňowes-Smečna	15·3
Békés-Csánader Localbahn	14·9
Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	14·5
Localbahn Strakonitz-Winterberg	12·7
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	10·7
Kremsthal-Bahn	10·3
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	9·6
Haromszéker Localbahnen	9·4
Localbahn Balaton-Szt.György—Somogy-Szobb	9·2
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	8·9
Slavonische Localbahn	8·8
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	7·8

	%
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	7·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·3
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	7·1
Felek-Fogaraser Localbahn	7·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·7
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·5
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	6·3
Localbahn Warasdin-Golubovec	6·3
Löcsethal-Bahn	5·9
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	5·0
Poprádthal-Bahn	4·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	4·4
Neutitscheiner Localbahn	4·3
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·3
Localbahn Vinkovce-Brčka	4·0
Szilágysager Eisenbahn	3·5
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·4
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasy	3·1
Muranythal-Bahn	2·3
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	1·1
Localbahn Asch-Rossbach	1·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	1·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·6

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten drei Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	3·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	3·2
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	3·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	4·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·9
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	8·4
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	8·9
Eisenbahn Wien-Aspang	11·3
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	13·0
Mohács-Fünfkirchner Bahn	16·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	17·6
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	18·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·5
Kuttenberger Localbahn	0 6
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	1·0
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1·2
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1·5
Székler Eisenbahn	1·7
Budapester Localbahnen	2·0
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	2·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	2·6
Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	2·6
Mühlkreis-Bahn	2·7
Gölnitzthal-Bahn	2·7
Holics-Gödinger Localbahn	2 9
Localbahn Eperies-Bartfeld	3·1
Matraer Vicinalbahnen	3·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	3·6
Mährische Westbahn	3·7
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	4·5
Biharer Vicinalbahn	4·6
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	5·4
Localbahn Dolina-Wygoda	5·6
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	5·9
Bozen-Meraner Bahn	6·3
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	7·6
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	7·6
Böhmische Commercialbahnen	8·3
Steyrthal-Bahn	9·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	10·6
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	11·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	14·1
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	14·2
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	14·3
Kolomeaer Localbahnen	14·7
Welser Localbahn	15·0
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	15·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	16·1
Zagorianer Bahn	16·8
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	16·9
Terret-Kowasnaer Localbahn	17·0
Stauding-Stramberger Localbahn	18·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	19·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	19·7
Localbahn Gleisdorf-Weiz	21·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	22·6
Localbahn Borossebes-Menyháza	23·4
Békéser Comitatsbahnen	24·1
Eisenbahn Lemberg-Bálzec (Tomaszów)	24·1
Localbahn Kis-Ujszálles—Devavanya—Gyoma	26·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	26·9
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	27·0
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	27·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	28·9
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	31·5
Bukowinaer Localbahnen	33·9
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	38·0
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	40·5
Unterkrainer Bahnen	41·0
Torontaler Localbahnen	45·9
Taraczthalbahn	64·8

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate März 1895 gegen das Vorjahr resultirende Mindereinnahme erscheint durch den Ausfall des Elbe-Kohlenver-

kehres begründet, indem das anhaltende Hochwasser den Beginn der Schiffahrt behinderte.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate März 1895 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres erzielten Mindereinnahmen im Personenverkehre sind den ungünstigen Witterungsverhältnissen, dagegen die Mehreinnahmen im Güterverkehre der mit der andauernden Kälte zusammenhängenden Steigerung der Kohlenfrequenz zuzuschreiben.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 684, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 27.984, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 27.300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 2585, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 66.685, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 64.100 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Verkehre von Kohle.

Die Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch ermittelt.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Auch im Monate März 1895 war der Gesammtverkehr auf der Strecke Hietzing—Ober-St. Veit in Folge des Canalbaues eingestellt. Ausserdem musste wegen der anhaltenden Schneefälle und Schneestürme der Verkehr auf den Strecken Floridsdorf—Stammersdorf 7, Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf 8, „Neue Welt"—Mödling 1 und Mauer—Mödling 4 Tage sistirt werden.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Eisenbahnen, mit Ausschluss der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat März 1895, im Vergleiche zu den Resultaten desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 344.628 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 240.329 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 27.516 t mit einer Mindereinnahme von fl. 9452.

Die Gesammt-Mindereinnahme beträgt somit fl. 249.781.

Auf die westlichen Staatsbahnen entfallen von der im Personenverkehre ausgewiesenen Minderfrequenz und Mindereinnahme 304.129 Personen mit fl. 156.130 und auf die östlichen Staatsbahnen 40.499 Personen mit fl. 84.199.

Die Ursache dieses ungünstigen Ergebnisses im Personenverkehre liegt in erster Linie darin, dass die Osterfeiertage im Vergleichsmonate des Jahres 1894 in den Monat März, hingegen in diesem Jahre in den Monat April fielen.

Ausserdem wirkten auch die Verkehrsstörungen, von welchen im Berichtsmonate die k. k. Staatsbahnlinien betroffen waren, auf die Personenfrequenz ungünstig ein.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 22.465 t, eine Mehreinnahme von fl. 66.348, auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 49.981 t, ein Einnahmenausfall von fl. 75.800 erzielt.

Die Einnahmenvermehrung und die Verkehrssteigerung auf den westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist auf eine regere Güterbewegung im Localverkehre zurückzuführen.

Der Rückgang in der Güterfrequenz und in den Einnahmen auf den östlichen Linien ist hauptsächlich den ungünstigen Witterungsverhältnissen und dem Ausfalle an Transporten von Baumaterialien zuzuschreiben, welche im gleichen Monate des Vorjahres aus Anlass der Landesausstellung in Lemberg in grösseren Mengen dahin zur Verfrachtung gelangten.

Für das erste Quartal des Jahres 1895 resultirt auf den im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen (exclus. der Böhmischen Westbahn und Mähr.-schlesischen Centralbahn) im Vergleiche zu demselben Zeitabschnitte des Vorjahres im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 358.312 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 215.334 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 116.440 t mit einer Mindereinnahme von fl. 313.949. Die Gesammt-Mindereinnahme beträgt somit fl. 529.283.

Böhmische Westbahn. Im Personenverkehre ist im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres eine Minderfrequenz von 5843 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 11.920, im Güterverkehre, bei einer Minderbeförderung von 761 t, eine Mehreinnahme von fl. 6445 zu verzeichnen.

Der Ausfall im Personenverkehre beruht auf demselben Grunde wie jener bei den westlichen und östlichen Staatsbahnen.

Die im Güterverkehre bei einer Minderbeförderung erzielte Mehreinnahme von fl. 6445 hat ihre Ursache in der Mehrverfrachtung von höher tarifirenden Artikeln.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Gegen die erzielten Ergebnisse im gleichen Monate des Vorjahres ist im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 7864 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 4069 eingetreten.

Im Güterverkehre ist dagegen eine Mehrbeförderung von 5259 t mit einer Mehreinnahme von fl. 6334 zu verzeichnen.

Die Mindereinnahmen im Personenverkehre sind auf denselben Grund wie bei den übrigen Linien zurückzuführen.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre beruhen auf dem lebhafteren Verkehre in den Artikeln Getreide, Rohzucker und Eisen.

Bukowinaer Localbahnen. Der Gesammtverkehr hat in Folge wiederholter, durch Schneeverwehungen hervorgerufener Verkehrsstörungen eine starke Einbusse im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres erlitten.

Im Personenverkehre beträgt der Einnahmenausfall, bei einer Minderfrequenz von 4110 Personen, fl. 2604, im Güterverkehre, bei einer Minderbeförderung von 7510 t, fl. 15.271.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). Auch diese Linie hatte im Berichtsmonate unter der Ungunst der Witterungsverhältnisse zu leiden.

Bei einer Minderfrequenz von 2728 Reisenden ist im Personenverkehre eine Mindereinnahme von

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1895	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1894	Im Monate März 1895 wurden befördert: Personen	Im Monate März 1895 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1895: für Personen und Gepäck	1895: für Güter	1895: im Ganzen	1895: pro Kilom.	1894: im Ganzen	1894: pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1895	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7 840	2,571.506	1,995.134	1,374.956	5,444.290	6,819.246	859	7,072.237	902	— 4·8	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.243	6.637	562	2.376	2.938	196	2.695	180	+ 8·9	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	11.718	27.355	5.119	37.681	42.800	243	60.675	345	— 29·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.970	. . . .	4.852	4.852	607	5.863	733	— 17·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 398	2.087	1.351	3.605	4.956	248	5.554	278	— 10·8	20	20
Friauler Bahn	17	. . .	3.627	426	678	587	1.265	74	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.737	1.502	1.661	1 992	3.653	94	3.948	101	— 6·9	39	39
Gailthal-Bahn	31	. . .	3.285	912	1.221	1.834	3.055	99	. . . .	. . .	. . .	31	. . .
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.889	2 275	1.432	1.961	3.393	226	4.648	310	— 27.1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	2 863	5.528	535	5.820	6.355	193	7.294	221	— 12·7	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	11.884	6.660	7.231	9 578	16.809	189	23.647	266	— 28·9	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.359	7.112	3.036	10.977	14.013	156	13.548	151	+ 3 3	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.035	5.273	218	1.581	1.799	360	1.696	339	+ 6·2	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	. . .	10.426	3.182	3 398	6.912	10.310	136	. . . .	. . .	. . .	76	. . .
Plan-Tachau	13	. . .	3.476	1.188	821	1.631	2.452	189	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.091	2.773	273	1.873	2.146	126	671	39	+ 223·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.671	1 069	715	1.271	1.986	199	2.012	201	— 1·0	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	7.526	2.822	2.669	4.449	7.118	222	6.712	210	+ 5·7	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	72	23.610	12.481	9.297	32.373	41.670	311	32.373	450	— 30·9	134	72
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.048	588	645	613	1.258	114	1.749	159	— 28·3	11	11
Welser Localbahn	53	.53	15.202	1.915	3.835	2.413	6.248	118	7.998	151	— 21·9	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	8.345	18.599	1.703	6.609	8.312	489	9.979	587	— 16·7	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	7.853	1.760	1.754	2.673	4.427	158	4.015	143	+ 10·5	28	28
Wotic-Selčan	17	. . .	3.056	1.398	1.110	1.732	2.842	167	. . . .	. . .	. . .	17	. . .
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	1.684	33.215	229	9.253	9.482	1185	8.552	1.069	+ 10·9	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.316	9.688	593	7.402	7.995	333	8.957	373	— 10·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	804	6.511	110	2.450	2.560	512	2.372	474	+ 8·0	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	70.679	110.093	1.838	55.968	57.806	7.226	52.791	6.599	+ 9·5	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	153.513	712.096	28.385	396.342	424.727	4.205	625 944	6.197	— 32·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	167.775	169.775	64.824	275.744	340.568	1.064	334.283	1.045	+ 1·8	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	54.480	231.734	33.992	259.924	293.916	1.580	266.616	1.433	+ 10·3	186	186
Linie lit. B	236	236	88.953	328.994	39.476	432.379	471.855	1 999	407.755	1.728	+ 15·7	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	31.925	63.488	12.495	117.569	130.064	1.429	120.490	1.324	+ 7·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	664.869	922.120	394.718	2,404.258	2,798.976	2.702	2,735.476	2.640	+ 2·4	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	59.842	27.593	13.541	26.142	39.683	153	56.582	218	— 29·8	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	42.386	75.222	17.661	162.872	180.533	2.821	198.380	3.100	— 9·0	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.380	50.976	1.656	28 006	29.662	1.977	26.825	1.788	— 10·6	15	15

Vom 1. Jänner bis 31. März 1895 wurden befördert: Personen Anzahl	Güter Tonnen	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3. Monates (Gulden) 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
6,968 997	5,672.094	3,909.903	15,179.335	19,089.238	2.405	4,156.984	15,465.897	19,622.881	2 503	— 3·9	9.620	10.012	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
15.073	17.195	1.616	5.964	7.580	505	1.630	5.863	7.493	500	+ 1·0	2.020	2.000	Asch-Rossbach
36.831	63.173	15.170	84.712	99.882	568	20.513	130.705	151.218	859	— 33·9	2.272	3.436	Bukowinaer Localb.
. . . .	15.069	. . . .	12.968	12.968	1.621	. . . .	13.737	13.737	1.717	— 5·6	6.484	6.868	Dolina-Wygoda
14.935	5.678	3.737	9.680	13.417	671	3.840	12.883	16.723	836	— 19·7	2.684	3.344	Fehring-Fürstenfeld
8.981	1.028	1.726	1.564	3.290	194	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	776	. . .	Friauler Bahn
23.791	3.895	4.649	5.184	9.833	252	4.680	6.363	11.043	283	— 11·0	1.008	1.132	Fürstenfeld-Hartberg
8.888	2.857	3.269	5.160	8.429	272	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.088	. . .	Gailthal-Bahn
13.577	5.942	3.749	5.418	9.167	611	3.798	7.934	11.732	782	— 21·9	2.444	3.128	Gleisdorf-Weiz
7.541	16.999	1.363	16.827	18.190	551	2.161	19.146	21.307	646	— 14·7	2.204	2.584	Kolomeaer Localbahnen
34.920	20.089	23.276	28.052	51.328	577	27.356	40.275	67.631	760	— 24·1	2.308	3.040	Lemberg-Bełzec
27.765	18.512	8.022	28.979	37.001	411	8 310	30 161	38.471	427	— 3·7	1.644	1.708	Mährische Westbahn
5.250	14.231	550	4.269	4.819	964	619	3.736	4.355	871	+ 10·7	3.856	3.484	Mösel-Hüttenberg
28.528	6.106	9.338	14.548	23.886	314	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.256	. . .	Murthal-Bahn
7.136	3.083	1.871	4.086	5.957	662	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.648	. . .	Plan-Tachau
5.729	18.937	699	13.872	14.571	857	612	4.188	4.800	282	+203·9	3.428	1.128	Potscherad-Wurzmes
9.033	2.878	1.744	3.093	4.837	484	1.919	3.154	5.073	507	— 4·5	1.936	2.028	Schwarzenau-Waidhofen
21 307	7.795	6.149	11.766	17.915	560	5.581	10.314	15.895	497	+ 12·7	2 240	1.988	Strakonitz-Winterberg
62.344	33.475	25.839	84.681	110.520	825	17.084	83.555	100.639	1.398	— 41·0	3.300	5.592	Unterkrainer Bahnen
8.473	1.806	1.755	1.829	3.584	326	1.740	3.165	4.905	446	— 26·9	1.304	1.784	Vöcklabruck-Kammer
39.484	6.367	10.133	7.891	18.024	340	11.205	9.976	21 181	400	— 15·0	1.360	1.600	Welser Localbahnen
20.499	61.436	4.254	21.074	25.328	1.490	5.657	29.952	35.609	2.095	— 28·9	5.960	8.380	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
21.182	4.416	4.747	7.048	11.795	421	5.093	4.702	9.795	350	+ 20·3	1.684	1.400	Wodňan-Prachatitz
6.784	4.568	2.591	5.410	8.001	471	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.884	. . .	Wotic-Selčan
4.706	88.978	549	26.347	26.896	3.362	568	24.647	25.215	3.152	+ 6·7	13.448	12.608	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
6.007	29.595	1.543	22.133	23.676	986	1.674	22.563	24.237	1.010	— 2·4	3.944	4.044	Časlau-Zawratetz
2.821	17.707	504	7.356	7.860	1.572	254	6.915	7.169	1.434	+ 9·6	6.288	5.736	Königshan-Schatzlar
184.130	307.586	4.788	166.789	171.577	21.447	4.278	158.734	163.012	20.377	+ 5·3	85.788	81.508	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
410.098	2,010.234	81 617	1,106.118	1,187.735	11.760	82.541	1,358.160	1,440.701	14.264	— 17·6	47.040	57.056	Aussig-Teplitzer Eisenb.
457.357	471.403	181.444	774.760	956.204	2.988	190.216	747.752	937.968	2.931	+ 1·9	11.952	11.724	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
149.693	693.245	88.627	782.459	871.086	4.683	85.140	704.946	790.086	4.248	+ 10·2	18.732	16.992	Linie lit. A
231.862	892.635	103.108	1,225.412	1,328.520	5.595	101.971	1,125 249	1,227.220	5.200	+ 7·6	22.380	20.800	Linie lit. B
84.430	188.908	32.237	353.393	385.630	4.238	33.974	344.547	378.521	4.160	+ 1·9	16.952	16.640	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
1,854.943	2,721 086	1,160.087	6,619.684	7,779.771	7.509	1,204.949	6,826.337	8,031.286	7.752	— 3·1	30.036	31.008	Hauptbahnnetz
171.315	82.390	38.273	76.497	114.770	443	47.239	100.975	148.214	572	— 22·6	1.772	2.288	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
121.391	231.453	47.026	436.999	484.025	7.563	53.159	478.297	531.456	8.304	— 8·9	30.252	33.216	Oesterr. Strecke
19.195	148.410	4.345	78.156	82.501	5.500	4.723	71.430	76.153	5.077	+ 8·3	22.000	20.308	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1895	1894	Im Monate März 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	241.753	234.339	151.015	617.649	768.664	1.224	855.767	1 363	— 10·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	110.967	280.174	56.867	406.296	463.163	1.504	529.831	1.720	— 12.6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	520.411	668 553	447.554	1,624.587	2,072.141	1 517	2,050.001	1.501	+ 1·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	25.604	26.945	6.897	23.691	30.588	927	28.400	861	+ 7·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	710.396	418.161	746.209	2,181.697	2,927.906	1.935	3,040.919	2.010	— 3 7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	5.241	. . . .	784	. . . .	784	196	1.373	343	— 42·9	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	128.216	143.905	45.140	241.023	286.163	1.004	280.498	984	+ 2·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	70.519	24.490	20 558	28.844	49.402	555	59.125	664	— 16·4	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	19.900	52.846	6.904	64.474	71.378	1.098	71.336	1.097	+ 0·1	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	3.899	1.330	421	787	1.208	173	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen	191	191	21.803	23.140	6 052	27.147	33.199	174	36.544	191	— 8·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	20.721	5.417	14.467	11.004	25.471	822	28.845	930	— 11·6	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	2.108	1.077	972	2.313	3.285	131	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt-Auscha	25	25	2.849	1.923	959	3.329	4.288	171	4.099	164	+ 4·3	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	17.440	8.586	5.393	12.144	17.537	251	16.156	231	+ 8·7	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.966	3.049	977	1.265	2.242	747	2.219	739	+ 1·1	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	7.638	974	5.292	1.973	7.265	303	8.314	346	— 12·4	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	7.993	1.257	4.994	5.520	10.514	181	11.319	195	— 7·2	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	8.271	5.635	1.483	4.148	5.631	704	5.182	648	+ 8·6	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	1.675	1.291	446	1.587	2.033	135	3.923	261	— 48 3	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.150	689	681	904	1.585	63	2.348	94	— 33·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	34	12	42.800	14.149	14.627	13.899	28.526	839	16.307	1.359	— 38·3	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	64	9.411	1.512	3.466	2.606	6.072	91	8.163	128	— 28·9	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	5.647	19.139	1.207	12.919	14.126	785	17.464	970	— 19·1	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	10.196	4.035	3.030	4.550	7.580	158	8.494	177	— 10·7	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	1.771	23.007	165	15.514	15.679	1.568	14.151	1.415	+ 10·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	5.765	9.488	1.998	11.638	13.636	350	17.133	439	— 20·3	39	39
Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gobonitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	8.189	4.443	1.951	4.215	6.166	126	6.560	134	— 6·0	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	. . . .	1.692	. . . .	2.572	2.572	322	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	52.499	5.151	5.045	3.174	8.219	822	7.719	772	+ 6·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	40	45	126.444	531	16.690	645	17.335	433	24.839	552	— 21·6	40	45
Innsbruck-Hall Localbahn	12	12	37.718	. . . .	4.430	. . . .	4.430	369	4.810	401	— 8 0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	116.126	. . . .	9.192	. . . .	9.192	1.313	9.339	1.334	— 1 6	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	73.152	1.295	4.840	560	5.400	900	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	79.994	. . . .	6.125	. . . .	6.125	1.021	6.202	1.034	— 1·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	4.831	3.355	745	2.385	3.130	224	4.052	289	— 22·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	38.550	5.023	4.620	2.076	6.696	372	7.490	576	— 35·4	16	13
Summe	16.393	16.011	6,627.067	6,852.752	3,635.934	15,105.127	18,741.061	1.143	19,301.259	1.205	— 5·1	16.385	16.011

Vom 1. Jänner bis Ende März 1895 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1895				1894				Differz. per Kilom. in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1895	1894	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Oesterr. Nordwestbahn:
645 841	662.532	430.176	1,690.051	2,120.227	3.376	477.325	1,837.443	2,314.768	3.686	— 8·4	13.504	14.744	Garantirte Strecken
298.694	797.715	166.236	1,144.046	1,310.282	4.254	190.614	1,244.780	1,435.394	4.660	— 8·7	17.016	18.640	Ergänzungsnetz
1,362.167	1,890.397	1,171.466	4,593.675	5,765.141	4.220	1,106.857	4,735.082	5,841.939	4.277	— 1·3	16.882	17.106	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
70.911	67.837	18 988	61.811	80.799	2.448	19.089	58.199	77.288	2.342	+ 4·5	9.792	9.368	Ostrau-Friedlander Eb.
													Südbahn-Gesellschaft:
1,912.090	1,125.048	1,796.513	5,800.111	7,596.624	5.021	2,027.318	5,884.485	7,911.803	5.229	— 4·0	20.084	20.916	Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
13.323	.....	1.969	.....	1.969	492	2.697	.....	2.697	674	— 27·0	1.968	2.696	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
344.424	400.537	130.606	677.371	807.977	2.835	135.733	659.548	795.281	2.790	+ 1·6	11.340	11.160	Südnordd. Verbindgsb.
184.446	68.608	50.727	82.078	132.805	1.492	60.943	88.738	149.681	1.682	— 11·3	5.968	6.728	Wien-Aspang Bahn
55.571	150.625	18.952	190.791	209.743	3.227	18.203	198.453	216.656	3.333	— 3·2	12.908	13.332	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
11.597	4.264	1.260	2.345	3.605	515	....	.....	.....	...	...	2.060	...	Auspitzer Localbahn
59.571	75.038	16.313	76.332	92.645	485	18.955	82.088	101.043	529	— 8·3	1.940	2.116	Böhm. Commerialb.
49.600	13.809	32.649	28.438	61.087	1.971	36.129	29.086	65.215	2.104	— 6·3	7.884	8.416	Bozen-Meraner Bahn
4.597	3.050	2.196	6.028	8.224	329	....	.....	.....	...	...	1.320	...	Deutschbrod-Humpoletz
6.877	5.826	2.229	9.728	11.957	478	2.501	9.605	12.106	484	— 1·2	1.912	1.936	Gr.-Priesen-W.-Auscha
46.368	25.147	14.678	33.316	47.994	686	15 212	28.316	43.528	622	+ 10·3	2.744	2.488	Kremsthal-Bahn
24.404	9.211	2.729	3.807	6.536	2.179	2.177	4.399	6.576	2.192	— 0·6	8.716	8.768	Kuttenberger Localb.
23.460	2.581	13.836	5.189	19.025	793	13.886	5.659	19.545	814	— 2 6	3.172	3.256	Mori-Arco-Riva a. G.
20.798	3.616	13.284	16.391	29.675	512	15.165	15.323	30.488	526	— 2·7	2.048	2.104	Mühlkreis-Bahn
22.554	15.870	4.089	11.942	16.031	2.004	4.481	10.884	15.365	1.921	+ 4·3	8.016	7.684	Neutitscheiner Localb.
5.073	4.925	1.339	5.675	7.014	467	1.995	8.231	10.226	682	— 31·5	1.868	2.728	Reichenau a/K.-Solnitz
6.037	1.443	1.929	2.119	4.048	162	2.610	2.426	5.036	201	— 19·4	648	804	Radkersburg-Luttenbg.
119.656	39.741	38.960	38.479	77.439	2.278	18.240	27.728	45.968	3.831	— 40·5	9.112	15.324	Reichenberg-Gablonz-T.
24.594	5.444	9.065	8.543	17.608	263	10.804	8.762	19.566	306	— 14·1	1.052	1.224	Salzkammergut-Localb.
16.191	51.290	3.392	34.052	37.444	2.080	3.295	42.525	45.820	2.546	— 18·3	8.320	10.184	Stauding-Stramberger
27.915	11.343	8.360	12.520	20.880	435	10.097	12.931	23.028	480	— 9·4	1.740	1.920	Steyrthal-Bahn
4.781	77.472	444	50.487	50.931	5.093	425	43.755	44.180	4.418	+ 15·3	20.372	17.672	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
14.962	26.763	5.079	32.888	37.967	974	5.270	39.030	44.300	1.136	— 14·3	3.896	4.544	Cilli-Wöllan
21.830	12.974	5.009	12.081	17.090	349	5.899	10.981	16.880	344	+ 1·5	1.396	1.376	{Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
.....	2.574	....	3.838	3.838	768	....	.....	.....	...	...	3.072	...	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
140.732	15.631	13.081	9.769	22.850	2.285	14.373	6.815	21.188	2.119	+ 7·8	9·140	8.476	Brünner Localeisenb.-G.
368.599	1.448	47.007	1.826	48.833	1.221	63.281	2.178	65.459	1.455	— 16·1	4.884	5.820	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
99.286	.....	11.733	.....	11.733	978	12.119	.....	12.119	1.010	— 3·2	3.912	4.040	Innsbruck-Hall i. T.
													Kahlenberg-Eisenb.-G.:
317.597	.....	24.476	.....	24.476	3.497	23.458	.....	23.458	3.351	+ 4·4	13.988	13.404	Dampftr. Wien-Nussd.
196.658	3.204	13.142	1.511	14.653	2.442	....	.....	.....	...	...	9.768	...	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
212.941	.....	16.028	.....	16.028	2.671	15.263	.....	15.263	2.544	+ 5·0	10.684	10.176	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
10.845	5.476	1.871	5.767	7.638	546	2.095	6.465	8.560	611	— 10·6	2.184	2.444	Salzburger Eisenb. u. Tr.
99.356	7.715	12.060	3.284	15.344	903	10.567	3.568	14.135	1.087	+ 16·9	3.612	4.348	Wr. Localb.-A.-G. (Wien-Wr. Neudorf-Guntrsd.)
17,939.342	19,480.413	9,892.169	41,895.802	51,787.971	3.161	10,436.544	42,963.741	53,400.285	3.335	— 5·2	12.644	13.340	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1895	1894	Im Monate März 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom I. Jänner bis 3I. März 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	2.547.000	1,490.000	1,645.400	5,215.500	6,860.900	908	6,951.498	928	− 2·1	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn . . .	68	68	27.000	24.100	1.2000	29.000	41.000	603	47.969	705	− 14·4	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	17.000	4.000	8.500	8.000	16.500	149	15.759	142	+ 4·9	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	5.000	2.000	2.000	3.000	5.000	83	4.861	81	+ 2·4	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	8.200	1.100	3.300	2.200	5.500	67	4.815	58	+ 15·5	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.800	1.300	1.900	2.600	4.500	92	6.180	126	− 26·9	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	21.000	5.500	8.500	11.000	19.500	147	18.173	137	+ 7·3	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn .	64	64	5.000	3.000	2.500	4.500	7.000	109	6.840	106	+ 2·8	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	. . .	1.600	1.750	500	3.500	4.000	166	. . . .	. . .	. . .	24	. . .
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.000	3.400	6.000	6.800	12.800	96	13.036	98	− 2·0	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	7.600	3.000	3.800	4.700	8.500	149	7.651	134	+ 11·2	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B. . .	33	. . .	3.800	1.000	1.900	2.100	4.000	121	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	3.600	1.300	1.800	2.600	4.400	84	4.427	85	− 1·2	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	6.200	5.100	2.800	10.200	13.000	260	12.016	240	+ 8·3	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	11.700	5.300	9.400	10.600	20.000	286	23.536	336	− 14·8	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	7.800	4.300	3.900	8.700	12.600	106	15.582	132	− 19·7	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	21.000	9.200	10.500	18.500	29.000	237	28.539	234	+ 1·2	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod . . .	13	. . .	1.000	150	300	300	600	46	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Hermannstadt-Rothenthurmpass .	32	32	3.800	1.200	1.900	2.100	4.000	125	3.714	111	+ 7·7	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.100	700	500	700	1.200	100	1.109	92	+ 8·7	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn .	26	. . .	1.200	850	600	1.700	2.300	88	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	56	40	7.000	5.000	3.500	7.500	11.000	196	5.957	148	+ 32·4	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.000	2.100	1.500	3.200	4.700	104	6.998	155	− 32·9	45	45
Körös-Belovár Localbahn . . .	33	. . .	3.600	950	1.800	1.900	3.700	112	. . . .	. . .	. . .	33	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	3.000	1.000	1.200	1.200	2.400	104	2.581	112	− 7·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	3.600	3.300	1.800	5.000	6.800	76	11.085	124	− 38·7	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen .	33	33	4.000	3.400	2.400	4.100	6.500	197	6.260	188	+ 4·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	10.000	3.000	4.000	6.000	10.000	78	9.905	70	+ 11·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	2.000	550	600	700	1.300	81	1.286	80	+ 1·2	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.300	2.400	1.500	4.800	6.300	153	7.638	186	− 17·7	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E. .	57	57	3.300	4.000	3.000	8 000	11.000	193	9.805	172	+ 12·2	57	57
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18	18	3.800	5.700	1.000	7.500	8.500	472	4.580	254	+ 85·8	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	2.800	2.100	1.400	3.100	4.500	129	7.419	212	− 39·1	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.650	100	2.000	2.100	117	1.342	74	+ 58·1	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	10.000	6.500	5.000	13.000	18.000	147	6.902	140	+ 5·0	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	4.400	1.300	2.000	1.500	3.500	74	3.844	81	− 8·6	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	12.000	3.400	6.000	6.800	12.800	241	12.130	228	+ 5·7	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	. . .	5.600	300	1.400	300	1.700	81	. . . .	. . .	. . .	21	. . .
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	9.000	37.00	4.500	7.500	12.000	200	11.887	198	+ 1·0	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.100	1.400	2.500	2.300	4.800	123	5.082	130	− 5·4	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásárhély . .	37	37	5.400	850	2.700	1.100	3.800	103	3.608	97	+ 6·2	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.000	5.000	5.000	10.000	15.000	140	14.696	137	+ 2·1	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	100	200	150	350	11	1.598	49	− 77·5	32	32
Torontáler Localbahnen	182	109	30.000	7.700	15.000	15.500	30.500	167	38.903	356	− 53·1	182	109
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn .	32	32	2.300	1.550	1.400	2.000	3.400	106	3.403	106	+ 0·0	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	. . .	7.600	1.600	3.800	3.200	7.000	88	. . . .	. . .	. . .	79	. . .
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.300	10.200	28.00	11.200	14.000	280	13.958	279	+ 0·3	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	2.000	400	900	600	1.500	40	1.600	43	− 6·9	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	40.000	22.000	16.000	44.000	60.000	202	57.196	192	+ 5·2	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	13.200	6.100	6.600	12.100	18.700	161	28.408	244	− 34·0	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn .	9	9	1.600	1.000	800	1.000	1.800	200	1.331	148	+ 35·1	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	. . .	4.200	2.400	1.700	4.800	6.500	158	. . . .	. . .	. . .	41	. . .
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	94.259	193.427	49.886	315.933	365.819	953	356.130	930	+ 2·4	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	4.303	32.383	1.854	36.304	38.158	564	46.837	693	− 18·6	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	120	118	47.698	32.659	13.547	46.113	59.660	497	64.935	550	− 9·4	120	118
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	183.840	183.110	111.712	522.420	634.132	901	643.663	916	− 1·6	704	703

Vom 1. Jänner bis Ende März 1895 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März								Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1895				1894							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1895	1894	
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
6,652.000	4,099.200	4,115.900	14,347.600	18,463.500	2.445	4,170.544	15,078.329	19,248.873	2.571	— 4·9	9.780	10.284	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
65.700	65.800	27.500	79.000	106.500	1.566	30.996	99.449	130.445	1.918	— 18·4	6.264	7.672	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
50.400	10.450	25.200	20.800	46.000	414	29.527	14.544	44.071	397	+ 4·3	1.656	1.588	Bács-Bodrogher Com. B.
14.000	4.800	5.600	7.200	12.800	213	6.399	5.310	11.709	195	+ 9·2	852	780	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
22.700	3.700	9.100	7.400	16.500	201	9.676	4.724	14.400	175	+ 14·9	804	700	Békés-Csanáder Bahn
10.800	4.300	5.400	7.200	12.600	257	5.759	10.884	16.643	339	— 24·1	1.028	1.356	Békéser Comitatsbahnen
59.000	15.400	23.700	30.700	54.400	412	27.366	29.713	57.079	432	— 4·6	1.640	1.728	Biharer Vicinalbahn
13.600	7.600	6.800	11.400	18.200	284	9.814	8.203	18.017	281	+ 1·0	1.136	1.124	Budapest-Lájosmizse
5.500	4.550	1.400	9.200	10.600	442	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.768	. . .	Csetnekthal-Bahn
31.000	9.900	17.400	19.700	37.100	279	19.900	19.324	39.224	295	— 5·4	1.116	1.176	Debreczin—Füzesabony—Ohát-Kócs-Polgar
22.000	9.900	11.000	14.100	25.100	440	12.165	11.180	23.345	409	+ 7·5	1.760	1.636	Debreczin-Hajdu-Nánás
11.600	2.750	5.800	5.300	11.100	336	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.344	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
11.000	3.200	5.500	6.400	11.900	228	6.827	4.293	11.120	213	+ 7·0	912	852	Felek-Fogaraser Bahn
16.600	14.200	7.500	28.500	36.000	720	8.201	25.678	33.879	677	+ 6·3	2.880	2.708	Gran—Almás-Füzitö
39.200	15.200	31.500	30.500	62.000	885	31.595	29.661	61.256	875	+ 1·1	3.540	3.500	G. Kikinda-G. Becskerek
26.200	11.200	13.100	22.500	35.600	301	15.441	23.048	38.489	326	— 7·6	1.204	1.304	Grosswardein-B.-Vaskoh
57.600	23.700	28.800	47.700	76.500	627	32.247	37.704	69.951	573	+ 9·4	2.508	2.292	Háromszéker Localb.
3.000	350	900	600	1.500	114	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	456	. . .	Hermannst.-N. Disznod
10.600	3.600	5.300	6.200	11.500	359	6.114	3.717	9.831	307	+ 16·9	1.436	1.228	Hermannst.-Rothenthp.
3.200	1.800	1.350	1.850	3.200	266	1.183	1.914	3.097	258	+ 3·1	1.064	1.002	Hidegkut-Gyönk-Tamási
2.700	1.550	1.350	3.100	4.450	171	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	684	. . .	Kaposvár-Mocsolad
20.000	13.300	10.000	20.000	30.000	535	8.565	7.082	15.647	391	+ 36·8	2.140	1.564	Kaschau-Torna
8.400	7.100	4.200	10.700	14.900	331	5.769	14.572	20.341	451	— 26·6	1.324	1.808	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
11.000	2.200	5.500	4.400	9.900	300	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.200	. . .	Körös-Belovar Lb.
9.100	3.200	3.650	4.050	7.700	335	3.719	4.488	8.207	356	— 5·9	1.340	1.424	Kun-St. Marton-Szentes
10.800	7.900	5.400	12.000	17.400	196	6.564	17.387	23.951	269	— 27·1	780	1.076	Máros-Ludás—Bistritz
11.700	7.300	7.100	8.900	16.000	454	6.395	9.123	15.518	439	+ 3·4	1.812	1.752	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
28.700	9.400	11.500	18.900	30.400	239	10.933	20.513	31.446	247	— 3·2	956	988	Matraer Vicinalbahnen
5.500	1.700	1.650	2.150	3.800	238	2.017	1.939	3.956	247	— 3·6	952	988	Mezötur-Turkever E.
8.900	6.800	4.000	13.700	17.700	431	3.254	14.019	17.273	421	+ 2·3	1.724	1.684	Muránythalbahn
9.800	10.900	8.600	21.900	30.500	535	9.597	17.907	27.504	482	+ 11·0	2.140	1.928	Nyiregyháza-M.-Szalka
9.800	17.600	2.500	23.000	25.500	1417	2.240	16.345	18.585	1032	+ 37·3	5.668	4.128	Petroszény-Lupény
8.200	6.500	4.100	10.000	14.100	403	9.012	13.744	22.756	650	— 38·0	1.612	2.600	P. Tenyö-K. Szt. Marton
900	5.650	300	6.800	7.100	394	235	4.801	5.036	279	+ 41·2	1.576	1.116	Ruma-Vrdnik
25.000	15.800	13.200	31.800	45.000	369	5.420	11.194	16.614	339	+ 8·8	1.476	1.356	Slavonische Localbahn
13.000	5.500	5.900	6.100	12.000	255	7.208	4.014	11.222	238	+ 7·1	1.020	952	Somogy-Szobb-Barcs
31.800	8 200	15.900	16.500	32.400	611	15.439	16.745	32.184	607	+ 0·6	2.444	2.428	Steinamanger-Pinkafeld
15.200	1.650	3.800	1.700	5.500	261	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.044	. . .	Steinamanger-Rum
24.000	10.700	12.000	21.500	33.500	558	11.039	22.840	33.879	564	— 1·0	2.232	2.256	Száthmar-Nagybánya
9.200	4.100	6.800	6.000	12.800	328	6.045	6.998	13.043	334	— 1·7	1.312	1.736	Székler Bahn
15.400	2.500	7.700	3.200	10.900	295	8.787	1.264	10.051	271	+ 8·9	1.180	1.084	Szentes-H.-M.-Vasárhely
11.200	17.000	14.500	29.200	43.700	408	14.371	27.818	42.189	394	+ 3·5	1.632	1.576	Szilágyságer Eisenb.
1.350	250	550	500	1.050	33	1.001	1.979	2.980	93	— 64·8	132	272	Taraczthal-Bahn
83.900	18.100	39.300	36.500	75.800	416	22.681	61.659	83.940	770	— 45·9	1.664	3.080	Torontáler Localb.
7.300	4.800	4.400	6.300	10.700	334	4.541	6.329	10.870	339	— 1·5	1.336	1.356	Ujszász-Jaszapáther E.
19.600	5.400	9.800	10.700	20.500	259	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.036	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
6.900	26.300	8.400	29.000	37.400	748	8.306	27.651	35.957	719	+ 4·0	2.992	2.876	Vinkovce-Brčka
5.800	1.200	2.600	1.750	4.350	117	2.758	1.323	4.081	110	+ 6·3	468	440	Warasdin-Golubovec
102.100	60.500	44.000	121.000	165.000	555	54.588	98.977	153.565	517	+ 7·3	2.220	2.068	Westungar. Localbahn (Transd. Vicb.-A.-G.)
47.800	18.200	23.900	36.400	60.300	519	28.882	43.546	72.428	624	— 16·8	2.076	2.496	Zagorianer Bahn
4.400	2.700	2.200	2.700	4.900	544	2.368	1.132	3.500	382	+ 42·4	2.176	1.528	Zsebely-Csákovárer Lb.
11.400	6.800	4.600	13.400	18.000	439	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.756	. . .	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
236.281	516.386	121.009	817.277	938.286	2.443	136.318	829.059	965.377	2.514	— 2·8	9.768	10.056	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
11.181	92.912	5.146	107.851	112.997	1.671	6.334	128.251	134.585	1.991	— 16·0	6.684	7.956	Mohács-Fünfkirchner E.
122.944	106.271	35.642	144.983	180.625	1.505	40.676	163.626	204.302	1.731	— 13·0	6.012	6.924	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
445.874	487.635	325.821	1,392.115	1,717.936	2.440	360.532	1,412.129	1,772.661	2.521	— 3·2	9.760	10.088	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1895	1894	Im Monate März 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	48.891	32.760	27.080	60.690	87.770	270	102.530	315	— 14·2	325	325
Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	578	5.730	211	8.639	8.850	231	9.411	245	— 5·7	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21	21	481	1.190	230	770	1.000	48	1.851	88	— 45·4	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	3.868	9.488	4.100	19.626	23.726	193	31.372	255	— 24·3	123	123
Budapester Localbahnen	47	42	171.441	2.337	20.664	1.600	22.264	473	21.385	506	— 5·8	47	42
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	43.236	947	4.258	214	4.472	559	3.849	481	+ 16·2	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.106	2.830	2.742	7.287	10.029	223	9.543	213	+ 4·7	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.547	11.839	760	12.036	12.796	387	17.267	523	— 26·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.679	1.384	1.732	1.869	3.601	212	3.383	199	+ 6·5	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	11.287	948	2.153	885	3.038	112	2.608	96	+ 16·6	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.768	829	207	606	813	239	531	156	+ 53·2	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.238	4.392	348	1.225	1.573	177	1.397	155	+ 14·2	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.742	1.384	912	1.808	2.720	272	2.725	272	0	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	2.820	1.299	857	1.084	1.941	149	1.799	138	+ 3·0	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.245	8.311	1.308	15.394	16.702	290	14.036	231	+ 25·9	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	3.630	7.502	1.431	16.374	17.805	209	10.841	160	+ 30·6	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	5.462	6.329	1.262	4.028	5.290	353	4.983	332	+ 6·3	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	26.555	15.145	17.016	35.484	52.500	236	35.336	159	+ 48·4	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.452	2.944	327	1.509	1.836	153	1.084	90	+ 70·0	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	...	1.676	406	267	455	722	72	....	...	...	10	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	12	3.600	2	1.050	1·052	181	1.053	181	0	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	...	7.700	5.129	2.242	8.906	11.148	259	....	...	...	43	...
Summe	13.259	12.687	2,609.814	2,247.202	2,097.208	6,662.659	8,759.867	660	8,833.761	680	— 3·0	13.259	12.687
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.393	16.011	6,627.067	6,852.752	3,635.934	15,105.127	18,741.061	1.143	19,301.259	1.205	— 5·1	16.385	16.011
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.259	12.687	3,609.814	2,247.202	2,097.208	6,662.659	8,759.867	660	8,833.761	680	— 3·0	13.259	12.687
Hauptsumme	29.652	28.698	10,236.881	9,099.954	5,733.142	21,767.786	27,500.928	928	28,135.020	980	— 5·3	29.644	28.698

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
Achenseebahn*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Gaisbergbahn in Salzburg*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	1.066	....	389	....	389	70	1.974	358	...	...	...
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...

Bosnische und

Benennung der Eisenbahnen	Km 1895	Km 1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1895	1894
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	9.696	6.715	3.573	7.697	11.270	107	13.372	127	— 15·8	105	105
K. und k. Bosna-Bahn:													
Bosn.-Brod—Zenica	190	190	12.753	24.569	18.005	60.456	78.461	412	71.518	376	+ 9·5	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	12.007	10.538	7.260	22.588	29.848	377	29.727	376	+ 0·26	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen	316	275	31.014	29.919	11.860	38.137	49.997	158	49.214	179	— 11·0	316	275

*) Der Betrieb war im Monate März 1895 eingestellt.

fl. 3154, und im Güterverkehre, bei einer Minderbeförderung von 1807 t, ein Ausfall von fl. 3684 zu verzeichnen.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mehreinnahme dieser Linie rührt zumeist aus dem Güterverkehre, welcher eine Mehrbeförderung von 1785 t, hauptsächlich Zucker, aufweist.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) resultirt eine Minderfrequenz von 344.016 Personen und eine Minderbeförderung von 27.236 t mit einer Mindereinnahme von fl. 254.790 im Personenverkehre und einer Mehreinnahme von fl. 2309 für Güter, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mindererträgniss von fl. 252.481 ausweist.

Dieser Einnahmenausfall kommt hauptsächlich auf Rechnung des Personenverkehres, der im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres theils in Folge des ungünstigen Reisewetters, vorwiegend aber in Folge des Wegfalles der Osterfeiertage zurückgeblieben ist.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Die Frequenz im Monate März 1895 beträgt 6765 Personen und

Vom 1. Jänner bis Ende März 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1895	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden					Gulden		
													Selbstständige Localbahnen
130.714	86.240	74.090	166.920	241.010	741	79.040	201.920	280.960	864	— 14·2	2.964	3.456	Arader u. Csánader E.
1.412	21.016	519	25.939	26.458	690	748	26.417	27.165	709	— 2·6	2.760	2.832	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.219	3.135	440	2.170	2.610	124	424	2.978	3.402	162	— 23·4	492	648	Borossebes-Menyháza
11.406	32.460	11.860	62.855	74.715	607	13.703	67.160	80.863	657	— 7·6	2.428	2.628	Barcs-Pakraczer E.
460.309	6 235	55.041	4.595	59.636	1.269	50.383	4.028	54.411	1.295	— 2·0	5.076	5.184	Budapester Localb.
121.803	3.909	11.911	1.257	13.168	1.646	9.975	1.099	11.074	1.348	+ 18·9	6.679	5.613	Budapest-Szt. Lörincz
9.891	7.656	6.669	17.797	24.466	546	6.573	18.652	25.225	563	— 3·1	2.184	2.244	Eperjes-Bartfeld
10.116	35.108	2.155	26.806	28.961	877	1.695	28.083	29.778	902	— 2·7	3.507	3.600	Gölnitzthal-Bahn
18 229	3.280	4.603	4.595	9.198	541	5.093	4.148	9.241	544	— 0·5	2.164	2.176	Güns-Steinamanger
29.491	2.131	5.961	2.072	8.033	297	5.208	1.149	6.357	235	+ 26·3	1.188	936	Haraszti-Ráczkeve
4.027	2.993	485	1.776	2.261	665	616	1.714	2 330	685	— 2·9	2.652	2.736	Holics-Gödinger Localb.
5.798	11.307	897	3.168	4.065	451	995	2.357	3.352	372	+ 21·2	1.800	1.488	Késmark-Szepes-Bélá
7.685	2.780	2.265	3.814	6.079	607	2.734	4.455	7.189	718	— 15·4	2.424	2.868	Keszthély-B. Szt. György
8.679	3 432	2.640	2.729	5.369	413	2.803	2.270	5.073	390	+ 5·9	1.614	1.560	Löcsethal-Bahn
14 387	25.289	3.487	41.703	45.190	745	4.249	38.130	42.379	699	+ 6·5	2.976	2.796	Marmaroser Salzb. A.-G.
10.383	21.327	4.062	43.599	47.661	561	3.640	29.669	33.309	490	+ 14·5	2.244	1.956	Nagy-Károly-Somkuti
14.112	16.600	3.385	10.562	13.947	929	3.995	9.297	13.292	886	+ 4·8	3.708	3.540	Poprádthal-Bahn
76.762	35.725	47.867	80.233	128.100	577	45.561	57.747	103.308	465	+ 24·0	2.308	1.860	Szamosthal-Bahn
3.883	7.166	927	3.461	4.388	366	877	1.928	2.805	234	+ 56·4	1.464	936	Szepes-Béla-Podolin
4.594	1.154	836	1.073	1.909	190	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	756	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
24	10.800	4	3.150	3.154	544	8	3.800	3.808	656	— 17·0	2.172	2.616	Terret-Kowaszna
20.000	15.429	6.113	24.389	30.502	709	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.832	. . .	Ungthalbahn
9,487.754	6,180.776	5,371.985	18,234.589	23,606.574	1.780	5,467.668	18,922.730	24,390.398	1.927	— 7·6	7.120	7.708	**Summe**
													Recapitulation.
17,939.342	19,480.413	9,892.169	41,895.802	51,787.971	3.161	10,436.544	42,963.741	53,400.285	3.335	— 5·2	12.644	13.340	**Se. d. österr. Eisenb.**
9,487.754	6,180.776	5,371.985	18,234.589	23,606.574	1.780	5,467.668	18,922.730	24,390 398	1.927	— 7·6	7.120	7.708	**Se. d. ungar. Eisenb.**
27,427.096	25,661.189	15,264.154	60,130.391	75,394.545	2.543	15,904.212	61,886.471	77,790.683	2.711	— 6·2	10.172	10.844	**Hauptsumme**
Zahnradbahnen.													
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
1.727	5	638	5	643	. . .	2.459	. . . . .	2.459	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut-L.-B.)
Herzegowinaer Eisenbahnen.													
25.348	13.204	10.234	25.999	36.233	345	10.357	27.790	38.147	363	— 5·0	1.380	1.453	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
. . . . .	. . . . .	38.135	151.727	189.862	999	41.418	144.518	185.936	978	+ 2·1	3.996	3.902	B.-Brod—Zenica
. . . . .	. . . . .	19.832	59.893	79.725	1.009	17.222	60·091	77.313	978	+ 3·1	4.036	3.902	Zenica—Sarajevo
81.611	66.466	31.254	111.597	142.851	452	29.750	105.823	135.573	493	— 0·8	1.808	1.972	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

8641 t Güter. Vereinnahmt wurden fl. 2358 für Reisende und fl. 7512 für Güter, daher zusammen fl. 9870, gegen fl. 11.022 im gleichen Monate des Vorjahres.

Im ersten Quartale des Jahres 1895 resultirt auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt) eine Minderfrequenz von 348.243 Reisenden mit einer Mindereinnahme von fl. 232.651 und eine Minderbeförderung von 133.958 t mit einer Mindereinnahme von fl. 320.596, und ergibt sich somit für das erste Quartal 1895 eine Gesammt-Mindereinnahme von fl. 553.247.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 69.222 Personen, welchem Resultate eine Mindereinnahme von fl. 73.035 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 83.285 t und des Erträgnisses um fl. 136.535.

Transportzunahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar: bei Zucker, roh um 9.289·9 t, Kohlen um 61.285·1 t.

Transportabnahmen dagegen sind zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art . . . . . . um 42.738·3 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 1.511·4 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 3.018·1 t
„ Holz aller Art . . . . „ 3.210·6 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 5.083·9 t
„ Eisen und Stahl . . . . . . „ 24.873·4 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 6.631·8 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 23.027 Personen und das Erträgniss um fl. 6146 ab.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 2994 t und der Einnahmen um fl. 10.753.

Transportzunahmen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art . . . . . . um 103·2 t
„ Mehl und Mahlproducten . . . „ 83·2 t

Transportabnahmen hingegen zeigen sich:

bei Zucker, raffinirt . . . . „ 855·4 t
„ „ roh . . . . „ 71·2 t
„ Holz aller Art . . . . „ 744·2 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 1.543·5 t
„ Erzen und Schlacken . . . . . „ 242·4 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 279·4 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn anbelangt, so nahm der Personenverkehr um 5061 Personen und das Erträgniss um fl. 708 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 2737 t und des Erträgnisses um fl. 2896 zu constatiren, wobei die Artikel „Zucker, raffinirt und roh“, „Holz aller Art“, „Steine aller Art“, sowie „Erze und Schlacken“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, dann „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Die Abnahme des Personenverkehres auf allen drei Gruppen ist durch die Verschiebung in der Lage der Osterfeiertage, jene des Güterverkehres auf den Localbahnen durch wiederholte Schneeverwehungen hervorgerufen worden.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für den Monat März 1895 resultirt gegenüber der gleichen Periode 1894 ein Ausfall per fl. 8158, welcher den noch immer andauernden Störungen in den Karwiner Kohlenwerken zugeschrieben werden muss.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate März 1895 ergibt sich gegenüber derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzabnahme um 1149 Personen und ein Einnahmenminus von fl. 252; der Güterverkehr hingegen weist ein Einnahmenplus von fl. 701 aus in Folge Mehrbeförderung von 1027 t, hauptsächlich Kohle und Melasse.

Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro März 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . . .	— 24.545 Personen	— fl. 37.620·—
Ergänzungsnetz . . .	— 10.785 „	— „ 19.820·—
Südnordd. Verbindungsbahn	— 6.960 „	— „ 7.038·—

Der Ausfall ist dem Umstande zuzuschreiben, dass im Vorjahre die Osterfeiertage im März waren und heuer in den April fielen.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro März 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	— 20.675 t	— fl. 49.482·—
„ „ Ergänzungsnetz	+ 6.982 t	— „ 46.846·—
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	+ 12.081 t	+ „ 12.704·—

Der Ausfall bei der Oesterr. Nordwestbahn basirt im Wesentlichen darauf, dass die Schiffahrt auf der Donau und Elbe im März d. J. nicht eröffnet war.

Das Plus im Quantum bei dem Ergänzungsnetz ist auf eine erhebliche Zunahme des Braunkohlenexportes über die kurze Strecke Aussig—Tetschen zurückzuführen.

Das Plus bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist durch einen erheblich stärkeren Kohlenverkehr begründet.

Südbahn-Gesellschaft. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf dem Gesammtnetze haben sich im Monate März 1895 gegen die gleiche Periode des Vorjahres um fl. 223.320 vermindert, dagegen haben sich die Einnahmen aus dem Güterverkehre um fl. 101.766 vermehrt, und resultirt sonach eine Abnahme von fl. 121.554.

In Folge des schwächeren Personen- und Güterverkehres weisen sämmtliche gesellschaftlichen Localbahnen Verminderungen nach, und zwar: Liesing-Kaltenleutgeben fl. 172, die elektrische Bahn Mödling-Brühl fl. 589 und Spielfeld-Radkersburg fl. 818.

Von den im Betriebe der Südbahn befindlichen Linien fremder Gesellschaften haben sich in Folge des stärkeren Güterverkehres in den Einnahmen gebessert die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um fl. 42, die Leoben-Vordernberger Bahn um fl. 2837, die Graz-Köflacher Bahn um fl. 9574 und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger um fl. 218.

Verminderungen haben zufolge des schwächeren Personen- und Güterverkehres erfahren: die Localbahnen Radkersburg-Luttenberg um fl. 763 und Cilli-Wöllan um fl. 3497, ferner die Barcs-Pakraczer Bahn um fl. 7646.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die Vergleichung der für den Monat März 1895 ausgewiesenen Ergebnisse mit jenen des Vorjahres zeigt einen Gesammtausfall von fl. 9723, von welchem fl. 7231 den Personen- und fl. 2492 den Güterverkehr betreffen.

Die Mindereinnahmen aus dem Personenverkehre sind einerseits durch die besonders ungünstigen Witterungsverhältnisse, andererseits aber dadurch erklärlich, dass voriges Jahr die Osterfeiertage in den Monat März gefallen waren.

Der Ausfall im Güterverkehre bezieht sich fast ausschliesslich auf eine geringere Ziegelverfrachtung in Folge von Arbeiterausständen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wlaschim — Unter-Kralovic. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des von dem Bezirksobmanne Anton Lanz in Unter-Kralovic im Vereine mit dem fürstl. Franz Auersperg'schen

Forstmeister Alois Cermák und dem Ingenieur Oswald Ziwotský in Wien vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Wlaschim der im Bau befindlichen Localbahn Beneschau-Wlaschim nach Unter-Kralovic im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Bei dieser Amtshandlung ist insbesondere die Frage der Situirung der Endstation Unter-Kralovic mit Rücksicht auf eine eventuell später auszuführende Fortsetzung der Localbahn, und zwar entweder in der Richtung gegen Humpoletz oder gegen Světla, zu erörtern. [H.-M.-Z. 19.686.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 3. Mai die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Wilhelm Ritter v. Lindheim vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Stramberg-Wernsdorf die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Ergebniss dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 21.788.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien — Eger: Umgestaltung einer Brücke: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Umgestaltung der hölzernen Brücke in km 34·9 für den 11. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 8325.]

— (Linie Halicz—Ostrów: Herstellung der Theilstrecke km 0·2/3—29·5/6: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für den Bau der Theilstrecke von Halicz bis Podwysokie (km 0·2/3—29·5/6) für den 13. Mai anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 8139.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Erweiterung der Stationen Chodau und Neusattel: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Stationen Chodau und Neusattel für den 11. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8807.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Nebengebäude in Arnau.) Auf dem Kohlenladeplatze der Station Arnau wurde ein Nebengebäude errichtet. [26. April, Z. 24.377.]

Kremsthalbahn. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat hinsichtlich des von der Kremsthalbahn vorgelegten Projectes für eine Geleiseverlängerung und für die Anlage eines Industriegeleises zu dem Cementwerke der Firma Hofmann & Comp. in der Station Kirchdorf, sowie für die Umgestaltung des freistehenden Passagieraborts daselbst die Localcommission auf den 11. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 2?.034.]

— (Bauherstellungen.) Das von der Kremsthalbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Aufnahmsgebäude in den Stationen Nettingsdorf, Neuhofen, Kematen a/K., Wartberg und Schlierbach wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Linz mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [27. April, H.-M.-Z. 23.691.]

Valsuganabahn. (Zufahrtstrasse zur Station Roncogno-Civezzano: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei-Abtheilung in Trient hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project der Zufahrtstrasse für die Station Roncogno-Civezzano der Valsuganabahn, auf den 13. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 25.789.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseumwandlung: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend das Project der Wiener Tramway-Gesellschaft für die Umwandlung des bestehenden Geleises vor den Häusern Nr. 22 und 24 im IX. Bezirk, Porzellangasse, in ein Doppelgeleise auf den 11. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär v. Lusehin betraut. [G.-I.-Z. 8925.]

Neue Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseumgestaltungen.) Das von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die im Zuge der Dampftramwaylinie Sternwartestrasse—Nussdorf auszuführenden Geleiseumgestaltungen wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Amtshandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [3. Mai, H.-M.-Z. 24.371.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Bosnisch - herzegowinische Staatsbahnen. (Linie Dolni Vakuf—Jajce: Betriebseröffnung.) Die im Bau fertiggestellte 33·63 km lange Flügelbahn Dolni Vakuf-Jajce wurde am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben. [4. Mai, Z. 26.031.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung von zweiachsigen offenen Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction vorgelegten Typenpläne für zweiachsige offene Güterwagen mit Bremse, nach welchen mehrere Waggons für die Firma E. Skoda in Pilsen gebaut und in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt werden sollen, genehmigt. [Z. 19.131.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 10 Stück Intercommunicationswagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Bestellung von 10 Stück zweiachsigen Intercommunicationswagen III. Classe, Serie Ci, welche mit unwesentlichen Abweichungen nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 16. Februar 1894, Z. 6893, genehmigten Typenplänen in der Maschinenbau- und Wagenfabriks-Actiengesellschaft (vormals H. D. Schmid) in Wien-Simmering ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 11.609.]

— (Einstellung eines Kesselwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für einen dreiachsigen Kesselwagen mit Bremse, nach welchen ein Stück für die Unternehmung für Holzimprägnirung und Holzpflasterung G. Rütgers in Wien in der Waggonfabrik F. Ringhoffer zu Prag-Smichow erbaut und in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingestellt werden soll, genehmigt. [Z. 20.058.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Erleichterung für die Durchführung von Zugskreuzungen in den Stationen.) Nach einer in der Instruction über den Verkehrsdienst, sowie in der Instruction für das Zugbegleitungspersonale obiger Bahnen enthaltenen Bestimmung ist in dem Falle, wenn ein Zug auf eingeleisiger Bahn eine Station fahrplanmässig ohne Aufenthalt zu passiren und in derselben mit anderen Zügen zu kreuzen hat, schon zehn Minuten vor Ankunft des durchfahrenden Zuges für diesen das betreffende Distanzsignal auf „Verbot der Einfahrt" zu stellen und in dieser Stellung so lange zu belassen, bis die zur Kreuzung kommenden Gegenzüge eingetroffen sind und dem Durchfahren des Zuges, sowie der weiteren Fortsetzung seiner Fahrt kein Hinderniss mehr im Wege steht. Bei der Durchführung dieser Vorschrift ergaben sich nun in allen jenen Fällen Zugsverspätungen, in denen laut Fahrordnung zwischen der Durchfahrt eines Schnellzuges oder eines Personenzuges und der Ankunftszeit des in der Station früher angekommenen Gegenzuges nur ein ganz kurzes Intervall, z. B. nur eine Minute vorhanden war, in welchem Zeitraume der durchfahrende Zug den Weg von dem Distanzsignale bis in die Station nicht zurücklegen konnte. Die k. k. General-Inspection hat daher gestattet, von der besagten Bestimmung Umgang zu nehmen, wenn

1. die Dienstfahrordnung des zur Durchfahrt bestimmten Zuges die Bemerkung enthält, dass derselbe sich der betreffenden Station so langsam zu nähern habe, dass er in jedem Falle auf eine Entfernung von 75 m zum Stillstande gebracht werden kann;

2. das Verbot der gleichzeitigen Einfahrt zweier Züge aus entgegengesetzter Richtung in Stationen der eingeleisigen Strecke strengstens beachtet wird, und

3. die betreffende Station behufs präciser Durchführung der Zugskreuzung mit speciellen Weisungen versehen ist, wobei insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen sein wird, ob die Station im Bogen oder im Gefälle liegt oder ob der Zug in dieselbe aus einer Gefällsstrecke einfährt. [G.-I.-Z. 7412.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Anschaffung 10 neuer Personenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn beabsichtigte Cassirung von 10 Stück alten, aus dem Jahre 1857 stammenden Personenwagen, sowie den hiefür in Aussicht genommenen Ersatz durch neue Personenwagen, von welchen 6 Stück im laufenden Jahre und 4 Stück im Jahre 1896 beschafft werden sollen, genehmigt und weiters auch die in Vorlage gebrachten Typenpläne für zweiachsige Personenwagen I./II. Classe mit Intercommunication, nach welchen die noch heuer zu beschaffenden 6 Personenwagen bei der Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 15.154.]

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Umbau von Linien im Bereiche des Extravillans.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, insbesondere mit Rücksicht auf die während der Dauer der Millenniums-Ausstellung zu gewärtigenden erhöhten Verkehrsansprüche, die bedeutendsten Extravillan-Linien, und zwar die am rechten Donauufer gelegenen Linien Kettenbrücke—Altofen und Margarethenbrücke—Zugliget (Auwinkel), ferner die am linken Donauufer gelegenen Linien Westbahnhof (Ende des Waitzner Boulevard)—Uj-Pest und Ostbahnhof (Ende der Kerepeser Strasse)—Köbánya (Steinbruch) derart umzubauen, dass auf die Anforderungen des in nächster Zeit einzuführenden elektrischen Betriebes in entsprechender Weise gleichzeitig Rücksicht genommen werde. Die Genehmigung des Vertragsentwurfes zwischen der Commune und der Strassenbahn-Gesellschaft in der Frage der Betriebsumgestaltung ist, wie aus Budapest berichtet wird, in nächster Zeit zu gewärtigen.

Bau der Staatsbrücke für Strassenfuhrwerks-, Passanten- und Eisenbahnverkehr nächst dem Vámháztér (Zollamtsplatz) in Budapest. (Fundirungsarbeiten und Kostenvoranschlag.) Der Bau der nicht nur für Strassenfuhrwerks- und Passantenverkehr, sondern auch für Legung von Strasseneisenbahngeleisen einzurichtenden Staatsbrücke über die Donau nächst dem Zollamtsplatz, der den Winter über nicht gänzlich geruht hatte, wurde bei Eintritt des wärmeren Wetters mit voller Kraft aufgenommen. Nachdem ohne besondere Schwierigkeiten die zur Herstellung des Ofener Brückenkopfes nöthigen zwei Eisencaissons — jeder derselben misst 50 Quadratmeter — versenkt worden waren und in denselben die Fundamente gelegt wurden, folgte nun jetzt auch auf der Pester Seite dasselbe Verfahren, das jedoch hier, wo die Bodenverhältnisse ungünstiger als auf der Ofener Seite sind, auf grössere Schwierigkeiten stösst. Im Laufe des heurigen Sommers gelangen auch die Arbeiten zur Herstellung der beiden Strompfeiler an die Reihe, so dass sämmtliche Fundament- und Steinarbeiten bis zum Monate October fertig sein dürften. Die Kosten der Brücke sind nunmehr genau zu überblicken; sie werden 2·2 Millionen Gulden betragen, bezw., da die Commune 200.000 fl. zu ersetzen hat, nur 2 Millionen Gulden, so dass von den 5 Millionen, welche zu Brückenbauten vorhanden sind, 3 Millionen Gulden für die Schwurplatzbrücke zur Verfügung stehen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Eisern-Siegener Eisenbahn, der Kaiserstuhlbahn und der Strecke Blankensee—Woldegk—Strasburg der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn mit den Vereinsbahnen.) Die Vereinseinrichtungen finden nach Massgabe des § 6 der Vereinssatzungen auch auf die Eisern-Siegener Eisenbahn, die Kaiserstuhlbahn und auf die 36·9 km lange Strecke Blankensee—Woldegk—Strasburg der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Anwendung.

— (Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereines in der Zeit vom 1. April 1894 bis 31. März 1895.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 137.274 Forderungs- und Schuldposten (gegen 133.291 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in deutscher Währung 120.016, in österreichischer Währung (Noten) 9618, desgleichen in Gold 470 und in Silber 4, in russischer Währung (Noten) 2078, desgleichen in Gold 2, in Frankenwährung (Gold) 3202, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1884 Posten. Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1894/95 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in deutscher Währung auf 263,705.688 Mk., in österreichischer Währung, und zwar: Noten auf 15,622.474 fl., Gold auf 57.254 fl. und Silber auf 16.534 fl., in russischer Währung (Noten) auf 2,298.489 R., desgleichen in Gold auf 45 R., in Frankenwährung (Gold) auf 9,758.234 Frcs., desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 1,580.205 Frcs. Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 137.274 auf 4249 Posten, gegen 133.291 und 4085 Posten im Vorjahre, verringert worden. Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 304,074.330 Mk., während die schliesslich baar gezahlten Beträge 140,329.238 Mk. ausmachten. In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 299,472.259 Mk. und die Summe der baar bezahlten Beträge 139,283,548 Mk. Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0·461 gegen 1 : 0·465 im Vorjahre. Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4249 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 20·33 (im Vorjahre 20·79) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der deutschen Währung allein (bei 77.134 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1894 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 40·72 (im Vorjahre wie 1 : 42·65) stellt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 3. Mai herausgegebene LXIV. Stück enthält unter

Nr. 933: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 27. April 1895, Z. 10.049, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 6. Mai herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 934: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 1. Mai 1895, Z. 7340/II, betreffend die Wiedergestattung der Vieheinfuhr aus dem Stadtgebiete und dem politischen Bezirke Graz und Umgebung.

Nr. 935: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 24. April 1895, Z. 371, betreffend die Einfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn über das kgl. Nebenzollamt zu Neuberun.

Nr. 936: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 937: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Salzburg vom 3. Mai 1895, Z. 4839, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Graz Stadt und Graz Umgebung nach dem Herzogthume Salzburg.

Nr. 938: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Mai 1895, Z. 62.061, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Graz Stadt und Graz Umgebung nach Böhmen.

Nr. 939: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Mai 1895, Z. 62.309, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Vas in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 7. Mai herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 940: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 1. Mai 1895, Z. 28.892, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Soběslau als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Nr. 941: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. April 1895, Z. 35.317, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg, Steiermark und Schlesien nach Galizien.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 8. Mai herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 942: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 24. April 1895, Z. 6697, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den tirolischen und vorarlbergischen Eisenbahnstationen.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungscommissärs bei der Localbahn von Postelberg nach Laun dem k. k. Statthaltereirathe und Bezirkshauptmann in Saaz, Hermann von Campe, übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag II zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag II, enthaltend die bis 1. Mai 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 20 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 7. Mai 1895. [325]

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages III zum Zuckertarife.

Mit 1. Juni 1895 tritt ein III. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker vom 1. October 1891 in Wirksamkeit, welcher neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze für die österreichischen Stationen Neratovic, Taus, Adlerkosteletz, Doudleb und Neubidschow, dann für die schweizerische Station Diessenhofen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Mai 1895. [326]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren im Kohlenverkehre.

Bei Ullersdorf ist der Adolf Marien-Schacht (Besitzer Adolf Schneider) mit einer Gebühr von 0·16 K pro 1000 kg in beiden Richtungen Aussig und Komotau neu hinzugetreten.

Bei Triebschitz wird — mit Giltigkeit vom 15. Juni 1895 — die Schleppbahngebühr vom Saxonia-Schacht I auf 0·16 K pro 1000 kg in beiden Richtungen Aussig und Komotau festgesetzt.

Teplitz, am 8. Mai 1895. [327]

Westungarisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen".

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande ab dem 1. November 1893 giltigen Tarifhefte „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" tritt mit 1. Juni 1895 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 6. Mai 1895. [328]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages 1 zum Tarife, Theil II, Heft 5.

Mit 1. Juni 1895 tritt zu dem vom 1. September 1894 giltigen Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 5, ein Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält:

Ergänzungen der Tariftabellen, Einbeziehung der Station Graz mit Frachtsätzen für Kupfervitriol und Rohkupfer, der Station Klagenfurt für Spat und der deutschen Stationen Ammendorf, Deuben b. Zeitz, Teuchern und Theissen mit Frachtsätzen für Kohle etc. in den Tarif, Aenderungen bezüglich Anwendung der Coursdifferenzen, ferner Aenderungen des Titelblattes und des Vorwortes des Tarifes, Aenderung deutscher Stationsnamen und in Folge dessen der besonderen Bestimmungen.

Wien, am 7. Mai 1895. [329]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife, Theil II.

Mit 1. Juli 1895 tritt der Nachtrag V zu dem ab 1. Juli 1893 giltigen Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abänderung von Bahnbezeichnungen.
II. Aufnahme von Ebenfurth der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn in die Stationstarife des Tarifnachtrages I.
III. Ergänzungen, bezw. Aenderungen des Ausnahmetarifes Nr. IV für verschiedene Artikel in einzelnen Relationen.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. VI für Borke und Lohe.
V. Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. VII für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D-15 des Tarifes, Theil I.
VI. Geänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen des Ausnahmetarifes Nr. XVI für Garne etc. im Verkehre mit Ober-Eggendorf.
VII. Geänderte Frachtsätze für verschiedene Stationen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn des Ausnahmetarifes Nr. XVII für Blei etc.
VIII. Aenderung von Stationsnamen.
IX. Druckfehler-Berichtigungen.
X. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 16. Juni 1895 bei den Verbands-Verwaltungen und am Wiener Südbahnhofe (Cassa V) käuflich bezogen werden.

Wien, am 8. Mai 1895. [330]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Abonnementskarten Leoben—Bruck a. d. M.

Vom 20. Mai 1895 angefangen gelangen Abonnementskarten für 20 Fahrten für die Relation Leoben—Bruck a. d. M. und umgekehrt zu nachverzeichneten Preisen in den Stationen Leoben und Bruck a. d. M. zur Ausgabe, und zwar:

I. Classe	II. Classe	III. Classe
	Kronen	
20.80	15.20	10.—

Auf diese Abonnementskarten finden die Bestimmungen über die Ausgabe und Benützung von Abonnementskarten für 20 Fahrten im Naheverkehre (Seite 60 des Südbahn-Personentarifes, Theil II, vom 1. April 1893) Anwendung.

Wien, am 8. Mai 1895. [331]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages II zu dem ab 1. März 1894 giltigen Ausnahmetarife für Mehl, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse.

Mit 1. Juni 1895 gelangt der angeführte Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit neu einbezogenen Stationen, Aenderung einer Stationsbezeichnung und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 7. Mai 1895. [332]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages IV zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarife, Theil III, Heft 1.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 gelangt der angeführte Nachtrag, enthaltend directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Namiescht und den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Bubenč und den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen käuflich zu beziehen.

Wien, am 7. Mai 1895. [333]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Durch den am 1. Mai in Kraft getretenen Tarifnachtrag VI wurden die Unterschriften unter dem Vorwort, die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und der Anhang zum Tarif abgeändert und ergänzt. An die Besitzer des Haupttarifes wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Fortbestand desselben.) Der vorbezeichnete Tarif sammt Nachträgen bleibt bis zum 1. Juni noch in Kraft.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Tarife.) Die in früherer Bekanntmachung auf den 1. Mai in Aussicht gestellte Einführung eines neuen Tarifheftes IIB (Verkehr Elsass-Lothringen und Luxemburg-Ostschweiz) wird bis auf Weiteres verschoben. Die seitherigen Tarifhefte IIB und IIIB bleiben daher einstweilen noch in Kraft. Ueber den endgiltigen Zeitpunkt der Einführung des neuen Tarifheftes wird seinerzeit eine Bekanntmachung erlassen werden.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Karlsruhe Rangirbahnhof.) Vom 1. Mai an wurde die Station Karlsruhe Rangirbahnhof für den Wagenladungsverkehr derjenigen Firmen, welche an diesem Bahnhofe bahneigene Lagerplätze gepachtet haben oder deren Anwesen mit ihm durch Anschlussgeleise verbunden sind, in den Verbandsverkehr einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen wie für Karlsruhe Hauptbahnhof.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. Internationale Ausstellung für Hotel- und Reisewesen in Amsterdam vom Mai bis 1. November 1895.
2. Allgemeine Ausstellung für Bäckerei, Conditorei, Nahrungsmittel und Volksernährung in Braunschweig vom 11. bis 26. Mai 1895.
3. Internationale Hundeausstellung in Brüssel vom 22. bis 24. Mai 1895.
4. Internationale Kaninchenausstellung in Hamburg vom 18. bis 23. Mai 1895.
5. Nordostdeutsche Gewerbeausstellung in Königsberg i. Pr. vom 26. Mai bis incl. September 1895.
6. Internationaler landwirthschaftlicher Maschinenmarkt in Wien vom 4. bis incl. 7. Mai 1895.

Localbahn-Actiengesellschaft München. (Nachtrag I zum Personen-, Gepäcks- und Gütertarife.) Mit Wirkung vom 1. April 1895 ist für den Localverkehr auf den normalspurigen bayerischen Linien Sonthofen—Oberstdorf, Oberdorf b. B.—Füssen, Murnau — Garmisch-Partenkirchen, Fürth-Zirndorf—Cadolzburg, Isarthalbahn (München—Wolfratshausen) zum Localtarife vom 1. Jänner 1893 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Thieren und Gütern der Nachtrag I erschienen. Durch denselben werden die Nachträge I vom 1. Mai 1893, II vom 1. November 1893, III vom 1. April 1894 aufgehoben, bezw. ersetzt.

Württemberg-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. (Tarifänderungen.) Mit Giltigkeit ab 1. Mai führen

die bisherigen württembergischen Stationen	die Stationsbezeichnung
Stuttgart	Stuttgart Hauptbahnhof
Hasenberg b. Stuttgart	Stuttgart Westbahnhof

Ferner ist die Station Stuttgart Westbahnhof nun auch für den Stückgutverkehr eröffnet; die Frachtsätze für Eilstückgut, die allgemeine Stückgutclasse und der Specialtarif für bestimmte Stückgüter sind unter Zugrundelegung der für die bisherige Station Hasenberg in der Kilometertafel II vorgesehenen Entfernungen in der üblichen Weise zu bilden.

Hienach ist

1. im Haupttarif und in den Nachträgen die entsprechende Abänderung der beiden Stationsnamen,
2. im Nachtrag III, Seite 17, folgende Ergänzung vorzunehmen: im Bereiche der kgl. Württembergischen Staatsbahnen:

Stuttgart Hauptbahnhof	nach Stuttgart Hauptbahnhof
Stuttgart Westbahnhof	

3. im Nachtrag III, Seite 19, die Güterbeschränkung für Station Hasenberg b. Stuttgart zu streichen.

Bayerisch-Sächsischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Einbeziehung neuer sächsischer Stationen.) Mit sofortiger Giltigkeit werden die sächsischen Stationen Reichenbach i. V. (unterer Bahnhof), Mylau Bahnhof und Mylau Haltestelle mit nachfolgenden Schnittfrachtsätzen in den Tarif einbezogen:

Nach und von den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Kilometer	Frachtsätze in Mark für 1 m^2 Ladefläche: a) Pferde in gewöhnlichen Vieh- oder Güterwagen	b) Sonstiges Vieh in einbödigen Wagen	b) Sonstiges Vieh in mehrbödigen Wagen
		Vom Schnittpunkte 1		
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	105	2·83	2·41	3·25
Mylau Bhf.	108	2·90	2·48	3·34
Mylau (Haltestelle)	109	2·93	2·50	3·37
		Vom Schnittpunkte 2		
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	80	2·20	1·86	2·50
Mylau Bhf.	82	2·25	1·90	2·56
Mylau (Haltestelle)	83	2·28	1·93	2·59
		Vom Schnittpunkte 3		
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	134	3·95	2·89	3·85
Mylau Bhf.	137	4·03	2·95	3·94
Mylau (Haltestelle)	138	4·05	2·98	3·97
		Vom Schnittpunkte 4		
Reichenbach i. V. (unt. Bhf.)	239	7·07	5·00	6·68
Mylau Bhf.	241	7·12	5·05	6·74
Mylau (Haltestelle)	243	7·17	5·09	6·80

Die bisherige Station Reichenbach i. V. führt fortan die Bezeichnung Reichenbach i. V. (oberer Bahnhof).

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag XIV.) Durch den am 1. Mai in Kraft getretenen Nachtrag XIV wurden die Unterschriften unter dem Vorwort, die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen und der Anhang zum Tarif abgeändert und ergänzt. Unter Anderem wird ein Ausnahmetarif für Porzellankapselerde, lose oder in Säcken verpackt, eingeführt. An die Besitzer des Haupttarifes wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Bayerisch-Belgischer Holz-Ausnahmetarif vom 1. Mai 1887. (Nachtrag III.) Am 1. Mai gelangte der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Waarenverzeichnisses;
2. Aufhebung der Vicinalbahnzuschläge für den Verkehr von Oberdorf b. Biessenhofen, Oberwarngau, Schaftlach, Sonthofen, Tirschenreuth und Tölz;
3. Aufnahme der Stationen Dison, Dolhain, Gentbrugge (Nord und Süd), Pannenhuys, Ruysbroeck, St. Servais, Fauquemont, Simpelveld, Wilré, Terneuzen (local und transit) und Westerham;
4. Ergänzung der Kilometertabellen.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einbeziehung mehrerer Artikel in die Seehafen-Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni werden in die bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife folgende Artikel aufgenommen:

Ausnahmetarif a¹: Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), und Hörner (unbearbeitete);

Ausnahmetarif b²: Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles- und Brathäringe);

Ausnahmetarife e²: Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind);

Ausnahmetarif d³ hat zu lauten: Häringe, frische (grüne) oder gesalzene.

Im Nachtrag VII, Seite 3, bezw. im Nachtrag XI, Seite 6, ist Vormerkung zu machen.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einbeziehung mehrerer Artikel in die Seehafen-Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni werden in die bestehenden Seehafen-Ausnahmetarife folgende Artikel aufgenommen:

Ausnahmetarife a¹: Südfrüchte, getrocknete (Resinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), und Hörner (unbearbeitete);

Ausnahmetarif b: Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles- und Brathäringe);

Ausnahmetarif e³: Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letztgenannten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind);

Ausnahmetarif d¹ hat zu lauten: Farbhölzer, Quercitron, Häringe, frische (grüne) oder gesalzene.

Im Nachtrag V, Seite 2, ist Vormerkung zu machen.

Für den Verkehr mit Lindau ist die Ergänzung der Ausnahmetarife auf Seite 33 des Nachtrages III, und zwar für Südfrüchte, Hörner und Fische unter c, Häringe unter f, Reisgries u. s. w. unter l vorzunehmen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. (Neuer Tarif.) Am 1. Mai erschien für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Pfälzischen Eisenbahnen nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn, der Schweizerischen Südostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und der Wald Rüti-Bahn) ein neuer Kohlentarif Nr. 12, durch welchen die Kohlentarife Nr. 12 und 13 vom 1. October 1884 nebst Nachträgen, sowie der Kohlentarif Nr. 12 a vom 1. Juli 1893 aufgehoben werden. Der neue Tarif, welcher zum Preise von 40 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden kann, enthält neben vielen nicht unwesentlichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen bis zu 2·70 Frcs. per 10.000 kg. Die erhöhten Frachtsätze erhalten jedoch erst Giltigkeit vom 1. August ab, und die etwa billigeren Frachtsätze des Nachtrages VI zum bisherigen Kohlentarif Nr. 12 bleiben noch bis einschliesslich den 20. December in Wirksamkeit.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: a)	b)	c)	d)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
806	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Spiritus aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Borki wielkie	a) Budapest-dunap. teh. p. u., Budapest-fövár. közrákt, Budapest-Józsefváros; b) Budapest-Lipótváros, Budapest-nyngoti p. u.; c) Budapest-Kelenföld; d) Budapest-déli vasnt (loco), Ó-Buda-Filatorigát	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. Juli 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	176	179	178	181	Im Kartirungswege		
				Bnczacz						172	175	174	177			
				Bukaczowce						161	164	163	166			
				Czortków						180	183	182	185			
				Dzuryn						176	179	178	181			
				Hadynkowce						182	185	184	187			
				Hrebenów						110	113	112	115			
				Husiatyn						187	190	189	192			
				Jezierna						168	171	170	173			
				Jezupol						157	160	159	162			
				Kalinowsz-czyzna						178	181	180	183			
				Kopyczyncze						183	186	185	188			
				Krasne						153	156	155	158			
				Lemberg						142	145	144	147			
				Maxymówka						178	181	180	183			
				Monasterzyska						166	169	168	171			
				Niżniów						161	164	163	166			
				Ożydów						157	160	159	162			
				Pyszkowce						174	177	176	179			
				Stanislau						153	156	155	158			
				Tarnopol						172	175	174	177			
				Wasylkowce						185	188	187	190			
				Zabłotce						159	162	161	164			
				Zadwórze						150	153	152	155			
				Zborów						164	167	166	169			
				Złoczów						159	162	161	164			

(Zu 806: Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg a) b) c) d), Kreuzer ö. W.)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Bemerkung
807	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (excl. Traubenzucker und Stärkezucker) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	In Folge der am 1. Juni 1895 eintretenden Ermässigung der Frachtsätze für Zuckertransporte von den Stationen **Adlerkostcletz** und **Doudleb** nach schweizerischen Stationen (vergl. Nachtrag III zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker des Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1891, sowie Nachtrag V zum Theil II, Tarifheft Nr. 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güter-Verkehres vom 1. September 1886) werden die in Nr. 149 dieses Blattes vom 29. December 1894, unter fortlaufender Nr. 2868 (vergl. auch die Publication in Nr. 25 vom 26. Februar 1895 unter fortlaufender Nr. 406) kundgemachten Frachtnachlässe für die beiden genannten Stationen mit Giltigkeit **vom 1. Juni 1895** von 30 bezw. 32 Centimes **auf 21 Centimes** pro 100 kg herabgesetzt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
808	Südbahn-Gesellschaft		Holz bis 6·3 m Länge	Mitterdorf	Mürzzuschlag	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen an Holzwolle-Fabriken adressirt sein u. daselbst verarbeitet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 18	Heller 10	Heller 8	Im Kartirungswege		
				Wartberg-Mürzthal					18	10	8			
				Kindberg					25	14	11			
				Marein					31	18	13			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Bemerkung
809	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben (Farberden) der Position E—22 des Tarifes, Theil I	Die in der Zusammenstellung für den Verkehr mit Triest und Fiume vom 24. December 1883 enthaltenen Frachtsätze für **Erdfarben** haben im Kartirungswege vom 21. Mai 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December l. J. in den betreffenden Relationen auf sämmtliche in Pos. E—22 der Classification des Tarifes, Theil I rangirende Artikel Anwendung zu finden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
810	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Levieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Deutsch-Liebau	**Nachweisung** eines **Minimal-Verfrachtungsquantums** von **500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigeu tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis Ende Mai 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	32·8 kr.	30·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
811	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pottendorf-Landegg Vulka-Pordány Nagy-Czenk Bükk Lajta-Ujfalu	**Nachweisung** eines **Minimal-Verfrachtungsquantums** von **9000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** von welchen mindestens 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg) nach Lajta-Ujfalu befördert worden sein müssen. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis Ende Juni 1896	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr (via Sillein—Pressburg, via Lundenburg—Marchegg, bezw. via Lundenburg—Wien) vom 1. August 1894, resp. Ausnahmetarif für den Mähr.-Schlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	Heller 112 138 142 143 123	Heller 104·6 130·6 134·6 135·6 115·6	Heller 7·4 7·4 7·4 7·4 7·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
812	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Packpapier, insoweit selbes nach Pos. P—I der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 tarifirt wird	T r o p p a u	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito Wien Nordbahnhof	**Nachweisung** eines **Minimal-Verfrachtungsquantums** von **500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis Ende Mai 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	103·8 kr. 103·1 kr.	kr. a) 87 b) 79 a) 86 b) 78	kr. a) 16·8 b) 24·8 a) 17·1 b) 25·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welcnen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
813	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Pos. G-4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, dann Garne der Pos. G-3 desselben Tarif-Theiles, letztere, insoweit selbe nach Classe II tarifirt werden	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	169 kr.	159 kr.	10 kr.	Im Kartirungswege		
814	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 10 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und mit den ab Schönbrunn anschliessenden Zügen	Wien Nordbahnhof	Jägerndorf	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsmässig ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang des bezeichneten Zuges und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Juli 1893	736·2 kr.	545 kr.	191·2 kr.	Im Kartirungswege		
815	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 138 ex 1894, sub fortlaufender Nummer 2190, publicirten Frachtbegünstigungen für Zeitungspackete von Wien Nordbahnhof nach Lemberg, Przemysl und Czernowitz werden unter Einhaltung der verlautbarten Bedingungen und Modalitäten auf derlei Sendungen ausgedehnt, welche zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und den ab Krakau anschliessenden Zügen zur Auflieferung gelangen.											
816	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe II	Settenz (A.T.E.)	Wien (K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) oder vice versa	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. November 1894	a) und b) 200 kr.	a) 172 kr. b) 151 kr.	a) 28 kr. b) 49 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
817	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Austerlitz (St.E.G.)	Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 15. Febr. 1891	62·7 kr.	61·1 kr.	1·6 kr.	Im Kartirungswege		
818	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ung.-Hradisch transit	Nezdenitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 11·3	kr. 9·0	kr. 2·3	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Bilnitz-Brumov				19·4	15·0	4·4			
				Bisenz-Pisek transit	Wessely a. d. March				5·8	5·1	0·7			
819	Südbahn-Gesellschaft		Baumwolle, rohe	Triest S.B. loco	Ronchi	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	36	24	12	Im Kartirungswege		Die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Ronchi ist bis zur Eröffnung der Station Ronchi für den allgemeinen Frachtverkehr nur unter bestimmten, vertragsmässig stipulirten Bedingungen gestattet
		k.k.St.B.	Baumwollgarne	Adelsberg	Bozen-Gries	Bei Aufgabe in jedem Gewichte			455	350	105			
					Roveredo				520	393	127			
		k.k.St.B.	Baumwollgarne und Baumwollwaaren, gemeine	Ronchi	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in jedem Gewichte			512	320	192			
					Klagenfurt				324	292	32			
					Bozen-Gries				528	360	168			
					Trento				569	308	261			
					Roveredo				593	288	305			
					Barcs				405	248	157			
					Budapest S.B.				540	340	200			
					Zágráb S.B.				264	186	78			
					Sziszek				307	186	121			
									Heller bezw. inclusive ungar. Steuer		Heller			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 14. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. April 1895, Z. 172.000 ex 1894, betreffend die Abänderung des § 1, Abs. 34, der Ländeordnung für die Holzflösserei auf der Elbe von Melnik abwärts bis an die Landesgrenze bei Herrnskretschen (Statth.-Kundmachung vom 30. October 1880, Nr. 83 L.-G.-Bl.).*)

Im Sinne des im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen erflossenen Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1894, Z. 55.184, wird der Absatz 34 des § 1 der vorerwähnten Ländeordnung in seiner gegenwärtigen Fassung aufgehoben und hat nunmehr zu lauten:

34. In Niedergrund, als dem Stapelplatze für den Holzhandel zwischen Böhmen und dem Auslande, wird zwar das Anlegen der Flösse an beiden Flussufern gestattet, doch darf die Elbefahrstrasse selbst bei dem lebhaftesten Holzverkehre nie derart verstellt werden, dass die Kettenschleppschiffahrt, die Dampf- und Segelschiffahrt, das Anlanden der Dampfschiffe bei dem Grenzzollamte und der Betrieb der daselbst bestehenden Privatüberfuhr, von welcher unten die Rede ist, hiedurch behindert würde.

Betreffs der Breite der freien Fahrstrasse enthält der § 5 dieser Ländeordnung die nähere Bestimmung.

Von Niedergrund abwärts, wo am linken Elbeufer die kgl. sächsische Landesgrenze beginnt, bis an die kgl. sächsische Landesgrenze am rechten Elbeufer unterhalb Herrnskretschen dürfen die einfachen, die Breite von 20 Wiener Fuss oder 6·32 m nicht überschreitenden Flösse entlang des rechtsseitigen österreichischen Ufers nur in höchstens vierfachen Reihen neben einander gestellt werden, wobei jedoch das Landen der Personen-Dampfschiffe beim Herrenhause in Herrnskretschen nicht gehindert werden darf.

Um Beschwerden hintanzuhalten und möglichen Unglücksfällen vorzubeugen, wird bestimmt, dass nicht nur in Herrnskretschen, sondern auch in Niedergrund und an anderen Haltestellen der Dampfschiffe die Flösse und Fahrzeuge von was immer für einer Art nur in einer Entfernung von zwei Schiffslängen von den Dampfschiff-Landungsbrücken an den Ufern anlegen dürfen.

Eine Ausnahme hievon bildet nur die Haltestelle am zollämtlichen Landungsplatze in Tetschen, woselbst die Fahrzeuge, aber auch nur diese, wegen des beschränkten Raumes auch näher an die Landungsbrücke gestellt werden können, wenn nur hiedurch das Anlanden der Dampfschiffe nicht gehindert wird.

Behufs Ermöglichung eines ungehinderten und gefahrlosen Betriebes der Privatüberfuhr der Besitzer der Häuser Nr. 52 und 53 in Niedergrund ist an beiden Ufern der Elbe eine Uferstrecke von 22 m von Flössen freizuhalten, und zwar am rechten Ufer bei dem von diesen zwei Häusern zur Elbe führenden Fusssteige und am linken Ufer bei der in den ärarischen Hufschlagsdamm unmittelbar oberhalb der böhmisch-sächsischen Landesgrenze eingebauten steinernen Stiege, wobei der Fusssteig und die Stiege in der Mitte der für die Ueberfuhrsschaluppen bestimmten Landungsstellen zu liegen haben.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Der k. k. Statthalter:

Franz Graf Thun-Hohenstein m. p.

*) Enthalten unter Nr. 29 des XI. Stückes des Landes-Gesetzblattes für das Königreich Böhmen vom Jahre 1895.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Zahnradbahn von Heiligenblut zum Glocknerhause.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Civilingenieur Theodor Schenkel in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Zahnradbahn von Heiligenblut zum Glocknerhaus im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. April 1895. Z. 15.242.

Erprobungen und Revisions-Druckproben von Locomotivkesseln im Jahre 1894.

In Gemässheit des Gesetzes vom 7. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 112, und der Handelsministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, wurden im Jahre 1894 Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen 546 Erprobungen und 610 Revisions-Druckproben an Locomotivkesseln, sohin gegen das Vorjahr 1893 um 24 Erprobungen weniger und um 105 Revisions-Druckproben mehr, vorgenommen.

Von den im Jahre 1894 erprobten 546 Locomotivkesseln sind 538 Stück theils in inländischen Fabriken, theils in verschiedenen Bahnwerkstätten neu erbaut, bezw. reparirt worden.

Die inländischen Fabriken sind an der Neulieferung, bezw. an der Reparatur von Kesseln in nachstehender Reihenfolge betheiligt:

Die Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr. Neustadt mit 63 neuen und 6 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich neuer Kessel: 12 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 10 Stück für die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, 10 Stück für die Jonction Salonique-Constantinople, 9 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 5 Stück für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 3 Stück für die Regie générale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer, Paris, je 2 Stück für die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, die Kaschauer Strassenbahn-Actiengesellschaft, für die Localbahn Zauchtl-Neutitschein und die Wiener Localbahn-Gesellschaft, ferner je 1 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, die k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, für die Marmaroser Salzbahn, die Localbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl-Puchstein und die Nagy-Karoly—Somkuti Eisenbahn; rücksichtlich alter reparirter Kessel: 4 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, je 1 Stück für den Kohlenindustrieverein und die Kaschauer Strassenbahn-Actiengesellschaft.

Die landesbef. Maschinenfabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien mit 34 neuen und 4 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich neuer Kessel: 15 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, je 8 Stück für die kgl. Ungar. Staatsbahnen und die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und je 1 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die Werksbahn in Rešicza und die Firma C. A. Petzold & Comp. in Wien; rücksichtlich reparirter Kessel: 2 Stück für die Schleppbahn der Dreher'schen Brauerei in Schwechat und je 1 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft und für die Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Wiener Locomotivfabrik in Floridsdorf mit 40 neuen und 1 reparirtem Kessel, und zwar rücksichtlich neuer Kessel: je 13 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen und die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, 6 Stück für die kgl. Ungar. Staatsbahnen, 4 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und je 2 Stück für die Bukowinaer Localbahnen und die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen; der eine reparirte Kessel für die Brennberger Kohlenbergbau-Actiengesellschaft.

Die Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz mit 26 neuen und 6 reparirten Kesseln, und zwar rücksichtlich neuer Kessel: 5 Stück für die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, je 4 Stück für die Murthalbahn und die Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien, 3 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, je 2 Stück für die Schafberg-Zahnradbahn und die Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft und je 1 Stück für die Salzkammergut-Localbahn, für die k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft, die Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und die k. k. Bosnabahn, sowie für die Kremsthalbahn; rücksichtlich der reparirten Kessel: 3 Stück für die Trifailer Kohlengewerkschaft und je 1 Stück für die Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, für die fürstlich Schwarzenbergische Verwaltung in Zliv und für die Waldbahn der Herren Gebrüder Grödl in Demnia wiźna.

In den Werkstätten der verschiedenen inländischen Eisenbahnen wurden theils neu gebaute, zum grössten Theil aber unter Auswechslung von mehr als 20 pCt. der Kesseloberfläche reparirte Kessel neu erprobt, und erscheinen die Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Bodenbach, Gmünd, Knittelfeld, Linz, Mähr.-Schönberg, Pilsen, Salzburg, Wien, Lemberg, Neu-Sandez, Stanislau, Stryj und Spalato mit zusammen 172 Stück (der Reihe nach 7, 13, 11, 64, 1, 5, 11, 14, 14, 12, 4, 15 und 1 Stück); jene der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf mit 30 Stück; die Werkstätten der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Jedlesee und Nimburg mit zusammen 20 Stück (der Reihe nach 2 und 18 Stück); jene der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Reichenberg mit 2 Stück; die Werkstätten der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Simmering und Prag mit 21, bezw. 8, zusammen mit 29 Stück; die Werkstätten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, Marburg und Innsbruck mit 33, bezw. 38 und 7, zusammen mit 78 Stück; jene der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Aussig mit 6 Stück; die Werkstätten der k. k. priv. Böhm. Nordbahn in Böhm.-Leipa und Kralup mit zusammen 3 Stück; jene der Böhm. Westbahn in Pilsen mit 2 Stück; die der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Komotau mit 5 Stück an der Gesammtsumme betheiligt.

Ausserdem erscheint noch die Heizhauswerkstätte der Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft in Witkowitz mit 1 Stück und die Werkstätte der Trifailer Kohlengewerkschaft in Carpano mit 2 Stück an der Gesammtsumme betheiligt. Ferner wurden in der Dampfkesselfabrik von St. Jaschka & Sohn in Wien für die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. 8 reparirte Kessel der Neuerprobung unterzogen.

Von diesen im Inlande neu erzeugten, respective reparirten Kesseln wurden geliefert 489 Stück für die diesseitige Reichshälfte, 31 Stück für Ungarn, 5 Stück für Bosnien und die Herzegowina und 13 Stück für das Ausland.

Von den 8 vom Auslande bezogenen Locomotivkesseln wurden 7 Stück von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München geliefert, und zwar 2 Stück für die Auspitzer Localbahn und je 1 Stück für die Bauunternehmung Gross & Comp. in Wien, für Isidor Herschthal in Krakau, für das Teplitzer Walzwerk, für die fürstl. Schwarzenbergische Maschinenverwaltung in Prag und für die k. k. landesbef. Zuckerfabrik in Čakovic. Ferner wurde 1 Kessel im Jahre 1893 in der Märkischen Locomotivfabrik zu Schlachtensee bei Berlin erbaut und von der Firma Werth & Gottlieb in Storożynetz erworben und neu erprobt.

Ausser diesen 546 Erprobungen gelangten im Jahre 1894 theils in den verschiedenen Werkstätten, theils in den Heizhäusern 610 Kessel zur Vornahme der Revisions-Druckprobe. Von dieser Gesammtzahl entfallen 248 Stück auf die k. k. Oesterr. Staatsbahnen — inclusive der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen —, 97 Stück auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 69 Stück auf die priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 62 Stück auf die priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, 31 Stück auf die Oesterr. Nordwestbahn, 27 Stück auf die ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, 17 Stück auf die k. k. priv. Böhm. Nordbahn, 12 Stück auf die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 11 Stück auf die Mährisch-schlesische Centralbahn, 8 Stück auf die k. k. priv. Böhm. Westbahn, 6 Stück auf die k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, 3 Stück auf die Steyrthalbahn, je 2 Stück auf die Dampftramway vorm. Krauss & Comp., die Kremsthalbahn, die Trifailer Kohlengewerkschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, die Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft in Witkowitz und die Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft, und je 1 Stück auf die Bauunternehmung Gross & Comp., die k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, die Donauregulirungs-Unternehmung Redlich & Berger, die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, die Schleppbahn der Kosmanoser Kattundruckfabrik, die Jaworznoer Steinkohlengewerkschaft und die k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn.

Stand der Obst- und Wildbaumculturen längs den österreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1893.

Im Verfolge der im Verordgs.-Blatte vom 27. Jänner 1894, Nr. 11, pag. 218, enthaltenen Mittheilung über den Stand dieser Culturen zu Ende des Jahres 1892 wird in Folgendem das mit Schluss des Jahres 1893 sich bietende Bild zur Darstellung gebracht:

I. Obstbaumculturen.

Post-Nr.	Bahnunternehmen (Rang nach der absoluten Stückzahl)	Stück Obstbäume im Jahre 1893		Stück Obstbäume im Jahre 1892	Differenz im Jahre 1893
1	Oest.-ung. Staatseisenb.-Ges.	80.134	über 5000 Stück	78.143	+ 1991
2	Oesterr. Nordwestbahn . . .	46.836		41.801	+ 5035
3	Südbahn-Gesellschaft . . .	39.077		42.068	— 2991
4	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	19.100		19.565	— 465
5	Buschtěhrader Eisenbahn . .	18.568		19.622	— 1054
6	Prag-Duxer Eisenbahn . . .	12.644		15.293	— 2649
7	Linie Rakonitz—Protivin . .	12.167		11.382	+ 785
8	„ Gmünd—Eger	11.213		12.532	— 1319
9	Böhm. Westbahn	11.046		11.069	— 23
10	Pilsen-Priesener Bahn . . .	10.576		12.100	— 1524
11	Linie Wien—Salzburg . . .	10.100		8.677	+ 1423
12	Aussig-Teplitzer Bahn . . .	9.502		10.662	— 1160
13	Böhm. Nordbahn	9.391		9.525	— 134
14	Südnorddeutsche Verbindgsb.	8.235		10.748	— 2513
15	Dux-Bodenbacher Bahn . .	7.047		7.224	— 177
16	Galiz. Carl Ludwig-Bahn . .	6.396		5.424	+ 972
17	Linie Wien—Prag	6.042		5.779	+ 263
18	„ Horažďowitz — Klattau	5.035		8.165	— 3130
19	Lemberg - Czernowitz - Jassy Bahn	4.791	zwischen 1000 und 5000 Stück	5.809	— 1018
20	Mähr. Grenzbahn	3.977		2.181	+ 1796
21	Kronprinz Rudolf-Bahn . .	3.171		3.172	— 1
22	Galiz. Transversalbahn . .	2.640		3.422	— 782
23	Linie Lemberg—Stryj . . .	2.191		1.854	+ 337
24	Istrianer Staatsbahnen . . .	2.090		3.358	— 1268
25	Böhm. Commercialbahnen .	1.764		1.799	— 35
26	Ungar. Westbahn	1.505		1.247	+ 258
27	Linie Wels—Passau	1.346		1.417	— 71
28	„ Tarnow—Leluchow . .	1.314		1.330	— 16
29	„ St. Valentin—Budweis	1.310		1.293	+ 17
30	„ Budweis—Wessely . .	1.130		919	+ 211
31	„ Iglau—Wessely . . .	1.104		982	+ 122
32	„ Steinach—Schärding .	1.052		638	+ 414
33	Linie Neumarkt—Simbach .	993	zwischen 500 und 1000 Stück	841	+ 152
34	„ Tabor—Pisek	939		841	+ 98
35	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn	928		928	.
36	Linie Ober-Cerekwe—Tabor	910		913	— 3
37	Niederösterr. Staatsbahnen .	570		576	— 6
38	Linie Oswięcim—Podgórze .	540		540	.
39	Dalmatinische Staatsbahnen	505		554	— 49
40	Mähr.-schles. Centralbahn .	500		500	.
41	Linie Linz—Gaisbach . . .	497	zwischen 100 und 500 Stück	497	.
42	Kaschau-Oderberger Bahn .	495		470	+ 25
43	Linie Bludenz—Lindau . .	480		266	+ 214
44	„ Janowitz—Taus . . .	470		563	— 93
45	„ Jasło—Rzeszów . . .	464		478	— 14
46	Bozen-Meraner Bahn . . .	383		384	— 1
47	Bukowinaer Staatsbahnen .	365		449	— 84
48	Linie B.-Leipa—Niemes . .	354		380	— 26
49	„ Unt.-Draubrg.—Wolfsberg	320		325	— 5
50	Linie Kaschitz—Radonitz .	320		305	+ 15
51	Eisenbahn Wien-Aspang . .	304		295	+ 9
52	Kremsthalbahn	293		293	.
53	Linie Stryj—Beskid	284		212	+ 72
54	Salzburg-Tiroler Staatsbahn	247		166	+ 81
55	Linie Chyrów—Stryj . . .	246		244	+ 2
56	Stauding-Stramberger Bahn .	239		239	.
57	Linie Tarvis—Pontafel . . .	236		205	+ 31
58	„ Sucha—Skawina . . .	221		221	.
59	Ostrau-Friedlander Bahn . .	183		183	.
60	Mähr. Westbahn	182		231	— 49
61	Kgl. Bayer. Staatsbahn . .	168		168	.
62	Linie Herzogenburg—Krems	144		150	— 6
63	„ Steindorf—Braunau .	131		131	.
64	„ Potscherad—Wurzmes	116		106	+ 10
65	„ Hannsdorf—Ziegenhals	105		85	+ 20

Weniger als 100 Stück haben: 1. Linie Olmütz—Čellechowitz (76), 2. Mühlkreisbahn (55), 3. die Linien Lambach—Gmunden (55), 4. Fehring—Fürstenfeld (45), 5. Vöcklabruck—Kammer (40), 6. Holzleithen—Thomasroith (30), 7. Gleisdorf—Weiz (24), 8. die österr. Theilstrecken der kgl. Sächs. Staatsbahnen (15), 9. Linie Putim—Ražice (7), 10. Elbogen—Neusattel (4).

Die in den vorstehenden Nachweisungen nicht angeführten Bahnen besitzen keinerlei Obstbaumpflanzungen.

Die Gesammtzahl betrug mit Schluss des Jahres 1893 nach obiger Darstellung 367.202 Stück, gegen 372.953 Stück im Jahre 1892. Es ist somit eine Verminderung von 5751 Stück Obstbäumen eingetreten, das ist 1·5 pCt., gegen eine Vermehrung von 0·9 pCt. im Jahre 1892.

Nach der Dichtigkeit der Pflanzungen, auf das Bahnkilometer reducirt, stellt sich der Rang der Bahnen folgendermassen: Es entfallen per Kilometer auf die

1.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	94 Stück
2.	Linie Horažďowitz—Klattau	87 „
3.	„ Rakonitz—Protivin	83 „
4.	„ Dux—Bodenbach	78 „
5.	„ Prag—Dux	76 „
6.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	58 „
7.	Böhmische Westbahn	55 „
8.	Oesterr. Nordwestbahn	50 „
9.	Buschtěhrader Bahn	44 „
10.	Pilsen-Priesener Bahn	39 „
11.	Linie Gmünd—Eger	38 „
12.	Mährische Grenzbahn	37 „
13.	Linie Wien—Salzburg	30 „
14.	„ Budweis—Wessely	30 „
15.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	29 „
16.	Böhmische Nordbahn	29 „
17.	Linie Lemberg—Stryj	29 „
18.	Südbahn-Gesellschaft	22 „
19.	Ungarische Westbahn	22 „
20.	Linie Linz—Gaisbach	20 „
21.	„ Kaschitz—Radonitz	20 „
22.	„ Böhm.-Leipa—Niemes	19 „
23.	„ Wien—Prag	17 „
24.	„ Wels—Passau	16 „
25.	„ Neumarkt—Simbach	16 „
26.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	15 „
27.	Linie Tabor—Pisek	15 „
28.	„ Lemberg—Podwołoczyska	15 „
29.	„ Janowitz—Taus	14 „
30.	„ Rawa ruska—Sokal	14 „
31.	„ Ober-Cerekwe—Tabor	13 „
32.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	13 „
33.	Bozen-Meraner Bahn	12 „
34.	Stauding-Stramberger Bahn	12 „
35.	Istrianer Staatsbahnen	12 „
36.	Linie Iglau—Wessely	11 „
37.	„ Valentin—Budweis	11 „
38.	Böhmische Commercialbahnen	9 „
39.	Linie Tarvis—Pontafel	9 „
40.	„ Tarnów—Leluchow	9 „
41.	„ Unter-Drauburg—Wolfsberg	8 „
42.	„ Oswiecim—Podgórze	8 „
43.	Galizische Transversalbahn	8 „
44.	Kaschau-Oderberger Bahn	8 „
45.	Linie Bludenz—Lindau	7 „
46.	„ Chryplin—Husiatyn	7 „
47.	„ Steinach—Schärding	6 „
48.	„ Jasło—Rzeszów	6 „
49.	Erste ungar.-galizische Eisenbahn	6 „
50.	Linie Herzogenburg—Krems	6 „
51.	„ Potscherad—Wurzmes	6 „
52.	Ostrau-Friedlander Bahn	5 „
53.	Kronprinz Rudolf-Bahn	5 „
54.	Linie Holzleithen—Thomasroith	5 „
55.	„ Krakau—Lemberg	5 „
56.	„ Jasło—Neu-Zagórz	5 „
57.	Dalmatiner Staatsbahnen	4 „
58.	Linie Sucha—Skawina	4 „
59.	„ Vöcklabruck—Kammer	4 „
60.	Linie Stryj—Beskid	3 Stück
61.	Mährisch-schlesische Centralbahn	3 „
62.	Eisenbahn Wien-Aspang	3 „
63.	Kremsthalbahn	3 „
64.	Linie Steindorf—Braunau	3 „
65.	Niederösterr. Staatsbahnen	3 „
66.	Kgl. Bayerische Staatsbahnen	3 „
67.	Linie Putim—Ražice	2 „
68.	„ Lambach—Gmunden	2 „
69.	„ Chyrów—Stryj	2 „
70.	„ Krasne—Brody	2 „
71.	„ Fehring—Fürstenfeld	2 „
72.	Mährische Westbahn	2 „
73.	Linie Olmütz—Čellechowitz	2 „
74.	Bukowinaer Localbahnen	2 „
75.	Linie Hannsdorf—Ziegenhals	2 „

Im Durchschnitte ergeben sich per Bahnkilometer 22·9 Stück Obstbäume, gegen 23·7 Stück im Vorjahre; die Dichtigkeit hat sonach mit der Stückzahl abgenommen.

Von den ausgewiesenen 367.202 Stück Obstbäumen entfallen nach Obstgattungen auf:

a)	Pflaumen und Zwetschken	127.419 Stück	= 34·3 pCt.
b)	Aepfel	93.673 „	= 25·5 „
c)	Kirschen und Weichsel	61.353 „	= 16·7 „
d)	Birnen	45.154 „	= 12·3 „
e)	Walnüsse	4.582 „	= 1·2 „
f)	Pfirsiche	3.388 „	= 0·9 „
g)	Maulbeeren	2.805 „	= 0·7 „
h)	Edle Kastanien	1.219 „	= 0·3 „
i)	Feigen	483 „	= 0·1 „
k)	Haselnüsse	183 „	
l)	Mandeln	159 „	
m)	Oliven	127 „	
n)	Mispeln	84 „	
o)	Aprikosen	9 „	
p)	Diverse Obstsorten	26.564 „	= 6·0 „

Ausser diesen Obstpflanzungen besitzen einzelne Bahnen auch noch Bestände von Maulbeersträuchern und Weinreben, und zwar als Reihenpflanzungen. Derlei Anlagen bestehen, und zwar:

A. Maulbeerhecken.

Bei der Südbahn	im Ausmasse von 41.018 m
„ „ Oesterr. Nordwestbahn	„ „ „ 5.739 „
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„ „ „ 2.770 „
„ Linie Bludenz—Lindau	„ „ „ 200 „
„ „ Krakau—Przemyśl	„ „ „ 185 „
„ „ Dembica—Rozwadów	„ „ „ 50 „
„ der Südnordd. Verbindungsbahn	„ „ „ 16 „

B. Weinreben.

Bei der Bozen-Meraner Bahn im Ausmasse von 436 m.

Das Gesammtausmass der Reihenpflanzungen betrug sonach im Jahre 1893 52.971 m, d. i. 3·3 m per Kilometer. Es ist daher eine Vermehrung des Bestandes um 248 m = 0·4 pCt., bezw. eine Verminderung der Dichtigkeit um 0·1 m gegen das Vorjahr eingetreten. Zugenommen haben die Reihenpflanzungen:

bei der Südbahn	um 550 m
„ „ Bozen-Meraner Bahn	„ 20 „

Dagegen haben die Reihenpflanzungen abgenommen:

bei der Oesterr. Nordbahn	um 265 m
„ „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn	„ 110 „
„ „ Südnordd. Verbindungsbahn	„ 4 „

Neu ausgewiesen erscheinen 50 m Reihenpflanzungen auf der Linie Dembica—Rozwadów.

Einen Ertrag aus den Obstbaumculturen weisen nur nachstehende Bahnen aus, und zwar:

Südbahn	fl. 588.—
Oesterr. Nordwestbahn	„ 83.70
Südnordd. Verbindungsbahn	„ 32.—
Bozen-Meraner Bahn	„ 25.—

also im Ganzen fl. 728.70, d. i. um 112.10 weniger als im Vorjahre.

II. Culturen der Wildbäume und Wildsträucher.

Längs den 15.970 km langen Eisenbahnstrecken waren vorhanden an solchen Bäumen und Sträuchern:

Post	Art der Pflanzungen	1893	1892	Absoluter Zuwachs im Jahre 1893	Verminderung pro Kilometer im Jahre 1893
A.	Einzelpflanzungen	3,725.390 Stück oder 233·2 Stück per Kilometer Bahnlänge	3,586.829 Stück oder 228·3 Stück per Kilometer Bahnlänge	138.561 Stück oder 3·8 pCt.	—
B.	Reihenpflanzungen	5,495.623 m oder 344·1 m per Kilometer Bahnlänge	5,525.694 m oder 351·7 m per Kilometer Bahnlänge	—	1·9 m
C.	Geschlossene Bestände	4,630.290 m² oder 289·9 m² per Kilometer Bahnlänge	4,519.024 m² oder 287·7 m² per Kilometer Bahnlänge	111.266 m² oder 2·4 pCt.	—

Es ist somit im Jahre 1893 bei den Einzelpflanzungen und bei den geschlossenen Beständen eine Vermehrung und bei den Reihenpflanzungen eine Verminderung eingetreten.

Vorzugsweise gepflanzt erscheinen:

1. nach Stückzahl:
   - a) Akazien . . . . 1,286.150 = 34·5 pCt.
   - b) Fichten . . . . 521.441 = 13·9 „
   - c) Erlen . . . . 449.703 = 12·0 „
   - d) Föhren . . . . 434.721 = 11·6 „
   - e) Buchen . . . . 162.896 = 4·3 „
   - f) Lärchen . . . . 119.457 = 3·2 „
   - g) Liguster . . . . 66.948 = 1·7 „
   - h) Birken . . . . 44.764 = 1·2 „
2. nach Currentmetern:
   - a) Weissdorn . . . . . . 2,097.958 m = 38·1 pCt.
   - b) Fichten . . . . 1,231.851 „ = 22·4 „
   - c) Akazien . . . . 1,050.744 „ = 19·3 „
   - d) Erlen . . . . 296.951 „ = 5·4 „
   - e) Buchen . . . . 111.545 „ = 2·0 „
   - f) Liguster . . . . 99.678 „ = 1·8 „
   - g) Gleditschien . . . . . 65.266 „ = 1·1 „
3. nach Quadratmetern:
   - a) Akazien . . . . 780.073 m² = 16·8 pCt.
   - b) Föhren . . . . 691.387 „ = 15·5 „
   - c) Fichten . . . . 304.236 „ = 6·5 „
   - d) Erlen . . . . 256.219 „ = 5·5 „
   - e) Birken . . . . 210.882 „ = 4·5 „

In dieser Rangordnung sind nur jene Baumgattungen ausgewiesen, deren Vorkommen wenigstens 1 pCt. des Gesammtbestandes beträgt.

Einen Ertrag der Wildbaum- und Sträucherculturen weist nur die Südbahn mit fl. 1855 aus.

Neu erscheinen in der vorliegenden Zusammenstellung die Salzkammergut-Localbahn, die Linien Gleisdorf—Weiz und Herzogenburg—Krems, dagegen ist gegen das Vorjahr die Linie Przemyśl—Lupków entfallen. Am Schlusse des Jahres 1893 entfallen durchschnittlich auf ein Kilometer Bahnlänge nachstehende Anpflanzungen:

a) Einzelpflanzungen:
   1. Weiden . . . . 67 Stück
   2. Obstbäume . . . . 23 „
   3. Wildbäume . . . . 233 „

   zusammen . 323 Stück

b) Reihenpflanzungen:
   1. Weiden . . . . 162 m
   2. Obstbäume . . . . 3 „
   3. Wildbäume . . . . 344 „

   zusammen . 509 m

c) Geschlossene Bestände:
   1. Weiden . . . . 274 m²
   2. Wildbäume . . . . 289 „

   zusammen . 563 m²

Es ergibt sich somit per Kilometer Bahnlänge im Jahre 1893: 323 Stück Einzelpflanzungen gegen 326 Stück, dann 509 m Reihenpflanzungen gegen 517 m, und 563 m² geschlossene Bestände gegen 568 m² des Vorjahres.

Es ist somit eine Abnahme der Einzelpflanzungen, der Reihenpflanzungen und der geschlossenen Bestände im Jahre 1893 zu constatiren. (Vergleiche Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 27. Jänner 1894.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Karlsbad - Johanngeorgenstadt. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 30. April die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich der vorgelegten Detailprojecte der Theilstrecken Karlsbad—Neurohlau der Bahnlinie Karlsbad—Johanngeorgenstadt mit einer Abzweigung zum Karlsbader Centralbahnhofe und einer Verbindungscurve, dann hinsichtlich des Detailprojectes für die Theilstrecke Neudek—Johanngeorgenstadt im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und die k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 498.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Amstetten—Pontafel. Aufstellung einer Steinbrechmaschine und Herstellung eines Ladegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Aufstellung einer Steinbrechmaschine und für die Herstellung eines Ladegeleises in km 383·6/7 für den 14. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Regierungs-Secretär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 9033.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Ostrau—Friedland. Abänderung der Wasserableitungsverhältnisse in der Gemeinde Rattimau: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Abänderung der Wasserableitungsverhältnisse in der Gemeinde Rattimau durch gänzliche Auflassung des Objectes in km 12·4/5 für den 15. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 8621.]

— (Linie Wien—Krakau. Verladerampe in Pruchna.) In der Station Pruchna wurde eine Borstenvieh-Verladerampe hergestellt. [27. April, Z. 23.585.]

— (Umwandlung eines Handschrankens unter Auflassung eines Wächterpostens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für Umwandlung des Handschrankens der Feldwegübersetzung in km 80·9946 der Strecke Bernhartsthal—Lundenburg in einen vom Wächterposten Nr. 79 zu bedienenden Zugschranken unter gleichzeitiger Auflassung des Wächterpostens Nr. 80 in km 80·992 genehmigt. [21. April, Z. 22.327.]

— (Linie Lundenburg—Zellerndorf. Ableitung der Fluth- und Niederschlagswässer.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. October 1894 durchgeführten Localver-

handlung wurde das Project für die Herstellungen zur Ableitung der Fluth- und Niederschlagswässer im Bereiche der Station Pernersdorf-Pfaffendorf genehmigt. [14. April, Z. 11.527.]

Neutitscheiner Localbahn. (Bauherstellung.) Das vorgelegte Project, betreffend die Herstellung eines definitiven Magazinsanbaues und einer offenen Laderampe in der Station Neutitschein wurde principiell genehmigt und an die k. k. Statthalterei in Brünn zur Amtshandlung mit der Ermächtigung gesendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. [4. Mai, H.-M.-Z. 24.575.]

Böhmische Commercialbahnen. (Bauherstellung.) Das vorgelegte Project, betreffend den Bau einer Lampisterie und Zugbegleitungskaserne in der Station Kopidlno der Böhmischen Commercialbahnen wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. [3. Mai, H.-M.-Z. 25.066.]

Elektrische Bahn Baden-Vöslau. (Anlage eines Wegüberganges in km 3·1/2: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Leo Arnoldi in Wien vorgelegten Projectes für die Anlage eines neuen Wegüberganges in km 3·1/2 der elektrischen Bahn Baden-Vöslau die politische Begehung auf den 14. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 9161.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission, betreffend die Herstellung einer Verbindungscurve zwischen den Remisegeleisen im XIII. Bezirke, Schwendergasse, und dem currenten Geleise der Linie Wien—Penzing der Wiener Tramway-Gesellschaft auf den 13. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z 9292.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einstellung von 50 Petroleumtransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Typenpläne für Petroleumtransportwagen mit und ohne Bremse, nach welchen für die Mineralöl-Raffinerie des Grafen Andreas Potocki & Comp. in Trzebinia 40 Stück in der Nesselsdorfer Waggonfabrik und 10 Stück in der Waggonfabrik von Casimir Lipinsky in Sanok erbaut werden sollen, mit dem Bemerken genehmigt, dass von der genannten Mineralöl-Raffinerie 25 Stück dieser in den Fahrpark der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzustellenden Kesselwagen mit Bremse und 25 Stück ohne Bremse zu bestellen sein werden. [Z. 21.153.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die der elektrischen Untergrundbahn-Actiengesellschaft in Budapest zu gewährenden staatlichen Begünstigungen.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 50 vom 26. April enthält den Wortlaut des vom kgl. ungar. Finanzminister im Einvernehmen mit dem Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes über die der elektrischen Untergrundbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1894) zu gewährenden staatlichen Begünstigungen. Derselbe lautet:

„§ 1. Der Finanzminister wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Handelsminister auf Grund des § 2 G.-A. XIII ex 1890 die für Fabriksunternehmungen zu gewährenden staatlichen Steuer- und Gebührenbegünstigungen, wie auch die Befreiung von den Handels- und Gewerbekammer-Gebühren und von der Wegsteuer der Budapester elektrischen Untergrundbahn-Actiengesellschaft auf die Dauer von 15 Jahren, vom Tage der Constituirung der Gesellschaft gerechnet, zu bewilligen, wenn die Gesellschaft diese Bahn entsprechend der vom Handelsminister ausgegebenen Concessionsurkunde erbaut und dem öffentlichen Verkehre übergibt.

§ 2. Der Finanzminister wird ermächtigt, unter den im § 1 festgestellten Bedingungen die Summe der Stempelgebühr, welche nach dem Fahrpreise der von der Untergrundbahn beförderten Personen zu bezahlen wäre, auf die Dauer von fünf Jahren, vom Tage der Betriebsübergabe der Bahn an gerechnet, ohne Rücksicht auf die Ausdehnung des Geschäftes mit dem Betrage von 5000 fl. per Jahr pauschaliren zu können.

§ 3. Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden der Finanzminister und der Handelsminister betraut.“

Der Motivenbericht hebt hervor, dass die Budapester Strassenbahn - Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb und die Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe die Bewilligung erhalten, respective die Verpflichtung übernommen haben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38, 43, 48 und 95 ex 1894), auf dem Gebiete der Haupt- und Residenzstadt Budapest, ausgehend vom Giselaplatze bis zum artesischen Brunnen im Stadtwäldchen, eine in einem Tunnel zu führende elektrische Strassenbahn zu erbauen und dieselbe zur Vermittlung des Personenverkehres in Betrieb zu erhalten. Nachdem die Projectanten jedoch erklärten, dass die genannte Bahn nur im Falle besonderer Begünstigungen erbaut werden könne, andererseits für die Förderung des Zustandekommens der Bahn der Umstand sprach, dass durch dasselbe die Hauptstadt in den Besitz eines technisch interessanten grösseren Werkes gelangt, dass dadurch für die Abwicklung des in Folge der Veranstaltung der 1896er Millenniums-Ausstellung voraussichtlich beträchtlich wachsenden Strassenverkehres ein weiteres, den modernen Anforderungen ganz und gar entsprechendes Verkehrsinstitut zur Verfügung stehen wird, und dass endlich derartige Begünstigungen in gewissem Masse für den Staatsschatz mit finanziellen Opfern nicht verbunden sind, sieht sich die Regierung veranlasst, zu beantragen, dass

a) für die erbauende Bahn auf die Dauer von 15 Jahren die Steuer- und Gebührenbegünstigungen in dem Rahmen gewährt werden, in welchem diese den Fabriksunternehmungen im G.-A. XIII ex 1890 zugesichert sind;
b) der Finanzminister ermächtigt werde, dass er während der ersten fünf Jahre des Bestehens der Eisenbahn den Fahrkartenstempel mit einem jährlich auf 5000 fl. ermässigten Betrag pauschaliren könne, da mittlerweile die Concessionäre, von dem ihnen in der Concessionsurkunde gewährleisteten Rechte Gebrauch machend, zum Bau und Betrieb der Budapester elektrischen Untergrundbahn eine Actiengesellschaft gegründet und den Bau der Bahn begonnen haben.

In Bezug auf die laut § 1 zu gewährenden Begünstigungen, welche auf Grund des § 2 des G.-A. XIII ex 1890 den Fabriksunternehmungen zugestanden werden und sich auf die Befreiung von der Erwerbsteuer, von der Steuer der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen und Vereine von dem allgemeinen Einkommensteuerzuschlag, von Communalzuschlägen und Communalgebühren, von den Handels- und Gewerbekammertaxen, ferner von der Wegsteuer, endlich von der Zahlung mehrerer Gattungen von Gebühren beziehen, ist zu bemerken, dass die Commune der Haupt- und Residenzstadt, an welche sich die concessionswerbenden zwei Gesellschaften wegen der Befreiung von Communallasten besonders gewendet haben, diese mittelst besonderer Beschlüsse für den Fall und für jene Zeitdauer gewährte, als und insolange die Concessionswerber die Befreiung von den staatlichen Steuern und Gebühren erlangen.

Auf Grund der im § 2 in Vorschlag gebrachten Ermächtigung würde die Pauschalirung des Fahrkartenstempels, welcher im Sinne der bestehenden Gebührennormalien in einer der Geschäftsausdehnung angemessenen Pauschalsumme auch auf administrativem Wege festgestellt werden kann, während der ersten fünf Jahre ohne Unterschied der Ausdehnung des Geschäftes mit 5000 fl. per Jahr erfolgen. Nimmt man als Basis den bisherigen Verkehr der interurbanen Linien der Budapester elektrischen Stadtbahn, so repräsentirt die vorgeschlagene Begünstigung circa 50 Percent Nachlass.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 26. März 1895, Z. 18.480, dem wirklichen geheimen Rathe Koloman Radó de Szent Márton für:
   a) eine von der Station Ligetfalu der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Ligetfalu (nächst Pozsony am rechten Donauufer)—Szombathely (Steinamanger) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Köpcsény, Körtvélyes und die Gemarkung der Gemeinde Gátá in der Station Pándorf (Parndorf) mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest—Pándorf—Bruck a. d. L. verbindende,

b) eine von der Station Pándorf der Linie a) abzweigende und diese über Neszider (Neusiedl am See), Nyulas, Sásony, Szeleskut, Feketeváros, Feheregyház, Sércz, Kismárton (Eisenstadt) und die Gemarkung der Gemeinden Klein- und Gross-Höflein in der Station Kis-Márton-Szárazvám, eventuell in der Station Vulka-Pordány (Prodersdorf) mit der Linie Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg) — Kis-Márton-Szárazvám — Vulka-Pordány—Ebenfurth verbindende

c) eine von der Linie b) von deren zukünftiger Station Sércz abzweigende, bis Szent-Margita und weiterhin zu den dortigen Steinbrüchen führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 30. März 1895, Z. 20.455, dem Szegzárder Einwohner Ludwig Leopold für eine

a) von der Station Báttaszék der als Sackbahn endigenden Linie Dombovár—Báttaszek der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Duna-Secsö, Somberek, Szabar und die Gemarkung der Gemeinde Lancsuk in der Station Mohács der gleichfalls als Sackbahn endigenden Linie Villány—Mohács der im Staatsbetriebe stehenden Barcs-Fünfkirchner Eisenbahn (Flügelbahn der Hauptlinie Nagyvárad [Grosswardein]—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen] verbindende

b) von der Station Mohács der Linie a) abzweigende und diese über Kölked, Maics, Udvár, Dályok und die Gemarkung der Gemeinde Föherczeglak in der Station Baranya-Monostor mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Baranyavár-Monstor verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 6. März 1895, Z. 16.558, der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der zukünftigen Station Uj-Zsombolya (Neu-Hatzfeld) der concessionirten Linie Párdány—Zsombolya (Hatzfeld) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10]) abzweigende, über Grabán, Csatád und die Gemarkung der Gemeinde Bogáros bis Lovrin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 6. April 1895, Z. 24.253, dem Béla Tallián und dem Baron Iván Baich für eine von der Station Karlova der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Nagy-Kikinda — Nagy-Becskereker Eisenbahn abzweigende und diese über Bocsár, Tisza-Hegyes, Szaján, Jaszova, Tisza-Szent Miklós, Csóka, Szanád, Józsefava, Török-Kanizsa (Theiss-Schiffahrtsstation), Keresztur, Gyala, Ó-Szent Iván, Uj-Szent Iván in der Station Szöregh (nächst Szeged, am linksseitigen Theissufer) der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Szeged—Szöregh—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, bezw. von Szöregh aus mit der am rechtsseitigen Theissufer gelegenen Hauptstation Szeged der vorgenannten Linie verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 10. April 1895, Z. 21.647, dem wirklichen geheimen Rathe Koloman Rado de Szent Márton und Consorten für eine

a) von der Station Kis-Czell der Linien Györ (Raab)—Kis-Czell, Szekesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell und Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Kemenes-Szent Márton, Vömöczk, die Gemarkung der Gemeinden Kenyeri und Kecsked, ferner nach Ueberbrückung der Rába über die Gemarkung der Gemeinde Niczk in der Station Répcze-Lak mit der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) — Csorna — Répcze-Lak—Szombathely verbindende,

b) von der zukünftigen Station Répcze-Lak aus nach Ueberbrückung der Répcze die Linie a) über Répcze-Szemere, Iván, Puszta-Család, Csapod und die Gemarkung der Gemeinde Fertö-Szent Miklós in der Station Eszterháza-Fertö-Szent Miklos mit der Linie Györ—Eszterháza-Fertö-Szent Miklós—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth verbindende,

c) von Eszterháza-Fertö-Szent Miklos aus die Linie b) über Eszterháza, Sarród, Pomogy, Valla, Szent András, Boldog-Aszony (Frauenkirchen), Barátfalva, Gálos und die Gemarkung der Gemeinde Védeny in der Station Pándorf (Parndorf) mit der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. L. (—Wien) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Schweiz. (Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend die Stimmberechtigung der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung der staatlichen Behörden bei deren Verwaltung.) Der Ständerath hat den vom Bundesrathe eingebrachten Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend die Stimmberechtigung der Actionäre von Eisenbahn-Gesellschaften und die Betheiligung der staatlichen Behörden bei deren Verwaltung, angenommen. Dieser Gesetzentwurf verfügt zunächst, dass das Stimmrecht in der Generalversammlung ausschliesslich denjenigen Actionären zustehen soll, deren Actien auf Namen lauten und seit wenigstens sechs Monaten oder seit dem Entstehen der Gesellschaft auf den betreffenden Namen im Actienbuche eingetragen sind (Art. 2), und belegt diejenigen Actionäre mit Geldstrafen bis zu 10.000 Frcs, welche durch getrennte Vertretung ihrer Actien die gesetzliche Vorschrift umgehen, wonach ein einzelner Actionär keinesfalls mehr als den fünften Theil der sämmtlichen in der Generalversammlung vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen darf (Art. 4). Ferner ordnet der Entwurf an, dass in die Verwaltungen nur in der Schweiz wohnhafte Schweizer Bürger wählbar sind (Art. 6) und räumt dem Bundesrathe, sowie den Cantonalregierungen das Recht ein, eine gewisse Anzahl Mitglieder der Verwaltung zu wählen (Art. 7). Endlich wird der Bundesrath zur Aufhebung von Beschlüssen der Generalversammlung und der Verwaltung berechtigt (Art. 9) und die Uebertragung wichtiger Beamtenstellen von der Genehmigung desselben abhängig gemacht.

— (Uebertragung der Concession einer Drahtseilbahn von Gsteig auf die Schynige Platte [Schynige Platte-Bahn].) Der Bundesrath hat der Bundesversammlung den Beschluss unterbreitet, die unterm 29. April 1887 den Herren Heiniger-Schnell in Burgdorf, Paul Blösch, Banquier in Biel, und Pümpin, Herzog & Comp. in Bern zu Handen einer zu bildenden Actiengesellschaft ertheilte, durch Bundesbeschlüsse vom 9. December 1889 und 26. September 1890 abgeänderte Concession einer Drahtseilbahn von Gsteig auf die Schynige Platte (Schynige Platte-Bahn), welche von der unterm 20. September 1890 constituirten Schynige Platte-Bahngesellschaft übernommen wurde, unter gewissen Bedingungen an die Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen zu übertragen.

— (Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Concession einer Eisenbahn von Göschenen nach Andermatt [Schöllenenbahn].) J. Glaser, Ingenieur in Bern, ist um Ertheilung der Concession für eine Eisenbahn von Göschenen nach Andermatt eingeschritten. Diese Bahn würde die Hoteliers des Urserenthales von der lästigen Omnibusverbindung mit Göschenen entlasten, und verspricht dieselbe, die Fremdenindustrie am Gotthard und damit das allgemeine Wohl des ganzen Cantons Uri zu fördern. Die Bahn geht von der Deponie Göschenen aus, zieht sich mit einer Maximalsteigung von 15 pCt. dem rechten Reussufer entlang, passirt dann gegenüber der sogenannten Lawinengalerie (der Gotthardstrasse) einen Tunnel von circa 100 m Länge, um dann die bei der Teufelsbrücke in Aussicht genommene Haltestelle zu erreichen. Ein 200 m langer Tunnel führt dann nach dem Plateau von Andermatt, von wo aus die Bahn, auf eine Länge von circa 300 m der Strasse bergseitig folgend, nach Ueberbrückung der Unteralpreuss die Station Andermatt erreicht, welche gegenüber der Dorfkirche von Andermatt projectirt ist. Die Länge der Bahn beträgt 4000 m, die Spurweite 1 m, die Maximalsteigung 150‰, der Minimalradius 100 m, die Höhendifferenz 331 m. Als Zwischenstation ist die erwähnte Haltestelle bei der Teufelsbrücke vorgesehen. Es wird elektrischer Betrieb mit Benützung der Wasserkräfte der Oberreuss in Aussicht genommen. Die untere Strecke bis zum Urnerloch ist als Zahnstangenbahn, die obere Strecke bis Andermatt als reine Adhäsionsbahn projectirt. Der summarische Kostenvoranschlag berechnet 1,400.000 Fr. oder 350.000 Fr. per Kilometer der Baulänge. Der Bundesrath beantragt bei der Bundesversammlung die Ertheilung der Concession für die gedachte Strecke.

— (Erlöschen der Concession einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden nach Maloja.) Der Bundesrath hat der Bundesversammlung den Beschluss unterbreitet, auf das Gesuch der Herren Zschokke & Comp. in Aarau vom 19. Februar 1895 um Erneuerung der unterm 19. Februar 1886 ertheilten und unterm 23. Februar 1894 erloschenen Concession einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden nach Maloja, eventuell um Bewilligung des Prioritätsrechtes auf eine neue Concession Samaden—Maloja nicht einzutreten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. Mai.

Adriatischer Dienst.

14. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän T. Rassevich, nach Venedig.

15. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

15. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

16. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän V. Cattarinich, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

17. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän T. Rassevich, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

19. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän A. Bilaffer, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mitylene.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän R. Colledani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

17. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

18. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän F. Kossovich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona", Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Juni, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In das Handelsregister des k. k. Kreis- als Handelsgerichtes Wels wurde am 4. Mai die Firma:

„Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft"

mit dem Sitze in Gmunden mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Die Actiengesellschaft beruht auf den mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. December 1894, Z. 33.320, genehmigten und zufolge Erlasses vom 1. März 1895, Z. 4428, theilweise geänderten Statuten vom 22. Jänner 1895.

2. Die Gesellschaft, deren Dauer beschränkt ist, bezweckt:

a) die Erwerbung der im Art. 1 der Statuten erwähnten bereits ausgeführten und in Betrieb gesetzten Localbahn von der Station Gmunden der Salzkammergut-Localbahn in die Stadt Gmunden, sowie deren Betrieb auf eigene Rechnung;

b) den Bau und Betrieb von Localbahnen mit elektrischer Kraft, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Concession erworben wird, sowie von zu industriellen Etablissements führenden Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird, ferner vorbehaltlich der Erwirkung der nach Massgabe der Gesetze und Verordnungen erforderlichen besonderen Berechtigungen;

c) den Bau und Betrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen und Kraftübertragungen im Umkreise der Localbahnen von der Kraftstation der Bahn aus;

d) den Besitz von Realitäten und Villen, den Besitz und Betrieb von Hotels, sowie von Communicationsmitteln, welche zur Vergrösserung oder zur Erleichterung des Verkehres auf den von der Gesellschaft betriebenen Bahnen begründet, erworben oder gepachtet werden;

e) den Betrieb des Speditions- und Frachtgeschäftes im Zusammenhange mit dem auf den Linien der Gesellschaft in Aussicht genommenen Gütertransporte.

3. Das Grundcapital beträgt vierhunderttausend Kronen der mit Gesetz vom 2. August 1892, Nr. 126 R.-G.-Bl., eingeführten Währung und wird in fünfhundert Stück volleingezahlte Prioritätsactien zu je 400 Kronen im Betrage von 200.000 Kronen und fünfhundert Stück volleingezahlte Stammactien zu je 400 Kronen im Betrage von 200.000 Kronen zerlegt.

4. Die Prioritäts- und Stammactien lauten auf den Ueberbringer, sind untheilbar, und wird von der Gesellschaft für jede Actie nur ein Eigenthümer anerkannt.

5. Die von der Gesellschaft ausgehenden Verlautbarungen erfolgen durch einmalige Einschaltung in die amtliche Linzer Zeitung.

6. Die Zeichnung der Firma erfolgt in der Art, dass den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worten: „Gmundener Elektricitäts-Actiengesellschaft" entweder zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Gesellschaftsbeamter, letzterer mit dem die Procura andeutenden Zusatze: „per procura" oder „p. p." ihre Unterschrift beisetzen.

7. Die in der constituirenden Generalversammlung vom 22. Jänner 1895 gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:

Alois Kaltenbrunner, Bürgermeister in Gmunden;
Dr. Adolf Dürrnberger, Hof- und Gerichtsadvocat in Linz;
Ferdinand Carl Krüzner, Privat in Linz;
Franz Hafferl, Ingenieur in Wien, IV., Hechtengasse 2, und
Josef Stern, Bauunternehmer in St. Wolfgang.

8. Mit der Führung der Procura ist Albert Gedrowitsch, Bahnverwalter in Gmunden, betraut.

— Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte Salzburg wurde am 1. Mai bei der Firma:

„Achenseebahn-Gesellschaft"

1. die Löschung des durch Tod ausgeschiedenen Verwaltungsraths-Mitgliedes Hermann Gruson in Magdeburg-Buckau

2. die Eintragung:

a) des bei der Generalversammlung am 30. März 1895 gefassten Beschlusses, dass der Verwaltungsrath nunmehr aus sechs Mitgliedern zu bestehen hat,

b) der bei obiger Generalversammlung erfolgten Wiederwahl der Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Friedrich Ritter von Graf und Dr. Josef Wackernell mit einer dreijährigen Functionsdauer verfügt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Mai d. J. dem pensionirten Bahnmeister der Oesterreichischen Staatsbahnen Simon Bałaziński in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, die Functionen eines Regierungscommissärs bei den Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn dem k. k. Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Wilhelm Leddihn und jene eines Stellvertreters des Regierungscommissärs dem k. k. Ministerialsecretär in demselben Ministerium Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnot übertragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juni 1895 tritt der V. Nachtrag zum Tarife Theil II, Heft Nr. 3, vom 1. September 1886 in Kraft, welcher neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX für die Beförderung von Zucker aller Art, sowie Aenderungen von Stationsnamen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 8. Mai 1895. [334]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Neu berechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Erdwachs.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 kommen im Theil II, Heft 1, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr neue, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 32 für Erdwachs, roh, unverpackt, von den Stationen Borysław, Drohobycz und Stanislau nach deutschen Seehafen-Stationen zur Einführung.

Hiedurch werden die im Nachtrag V zu Theil II, Heft 1, des vorbezeichneten Tarifes unter Punkt 9 enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

Die neu eingeführten Frachtsätze können bei den Verbandstationen und bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 9. Mai 1895. [335]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung eines Kartirungs-Frachtsatzes für Holzkohle und Holzkohlensäcke von Lupków nach Wien Nord- und Staatsbahnhof.

Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1895 bis zur Einführung in einem Nachtrage zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarif Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gelangt in der Relation Lupków — Wien Nord- und Staatsbahnhof der Frachtsatz von 76 kr. ö. W. per 100 kg für Holzkohle, lose oder in Säcken, bei Aufgabe von, respective Frachtzahlung für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, dann für Holzkohlensäcke, leer, retour gehende, in jedem Quantum im Kartirungswege zur Einführung.

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen, und sind auch die Bindemittel von selben beizustellen.

Wien, am 9. Mai 1895. [336]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Berichtigung.

Im Nachtrag I vom 1. April 1895 sind auf Seite 2 in der 9. Zeile von oben die Worte „und L bis LIII" in „L, LII und LIII" abzuändern.

Hienach sind die unter den Ziffern La und LI der Anlage B zur Verkehrsordnung genannten Gegenstände (gefettete Eisen- und Stahlspäne u. s. w., mit Fett oder Oel getränktes Papier u. s. w.) zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen.

Diese Aenderung ist gemäss den Vorschriften unter I(2) der Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 8. Mai 1895. [337]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohle.

Am 1. Juni 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. September 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung mineralischer Kohle in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aufnahme der Station Wiesa-Ober Leutensdorf;

Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren, und

Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern, bezw. 10 Pfennige für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. Mai 1895. [338]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1895. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai gelangt der I. Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen der Tarifvorschriften und des Waarenverzeichnisses nebst Güterclassification, zur Einführung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausserkraftsetzung des Tarifes Nr. 13.) Der Tarif Nr. 13 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks ab den pfälzischen Grubenstationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert nach den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. October 1884 trat mit dem 30. April ausser Kraft. Die derzeitigen Frachtsätze für diesen Verkehr sind in dem vom 1. Mai an giltigen neuen Tarif Nr. 12 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks ab den Saargrubenstationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, sowie den elsass-lothringischen und pfälzischen Grubenstationen nach den Stationen der ostschweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen enthalten; dieser Tarif kann zum Preise von 40 Pf. das Stück von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. Die neuen Frachtsätze für die Stationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert weisen neben zahlreichen und nicht unbedeutenden Ermässigungen auch Frachterhöhungen bis zu 4 Cts. für 100 kg auf. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 noch bis einschliesslich 31. Juli in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
820	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Coaks	Krakau	Suczawa transit für Rumänien	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 71	kr. 63	kr. 8	Im Kartirungswege		
				Lemberg					44	36	8			
821	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Für nachstehende, aus Rumänien per Achse zugeführte Artikel: Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—13 Malz der Pos. M—7, Oelkuchen u. Oelkuchenmehl der Pos. O—8 Oelsaaten der Pos. O—9 des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Theil I	Nowosielitza Bbf. transit (aus Rumänien)	Volksgarten	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, insbesondere jener in Betreff des Nachweises der rumänischen Herkunft	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	35 kr.	14 kr.	21 kr.	Im Kartirungswege		
822	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schlackenziegel aus Pos. Z—1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Königshof (Geleiseanlage)	Steinkirchen	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	23·6 kr.	20·6 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
823	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus der Posit. E. 20 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Horka	Olmütz-Stadt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Besteht nicht	3·4		Im Kartirungswege		

824 — K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen — Betheiligten Verwaltungen

Die **Coursdifferenzen**, welche in den nachfolgend angeführten Publicationen beziffert sind, werden mit Giltigkeit vom **1. Juni 1895** nur in **einfachem** Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen.

Fortl. Nr.	2226	2471	259	376
Nummer dieses Blattes	140 vom 6. December 1894	145 vom 18. December 1894	14 vom 31. Jänner 1895	23 vom 21. Februar 1895

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
825	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis Ende Mai 1896	Localtarif vom 1. Jänner 1893	6·2	5·2	1·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Podgórze-Bonarka				7·4	6·4	1·0			
									kr.	kr,	kr.			
826	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlägelschotter	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendungen zu Beschotterungszwecken des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wall.-Meseritsch; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	12·9	9·0	3·9	Im Kartirungswege		
					Krasna				11·1	8·7	2·4			
					Branek				13·2	11·1	2·1			
					Rouschtka				15·7	9·0	6·7			
					Zaschau				13·5	11·1	2·4			
827	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 15 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 5 und mit dem ab Oderberg anschliessenden Zuge der mitbetheiligten Verwaltung	Wien Nordbahnhof	Teschen via Oderberg	Auflieferung der Zeitungspackete mit ordnungsmässig ausgefertigten Eilfrachtbriefen unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse derart rechtzeitig, dass die Aufgabe und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann, mindestens jedoch 15 Minuten vor Abgang des bezeichneten Zuges, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorhergegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	568 Kreuzer		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
828	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 30. April 1896	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	49·7 kr.	46·1 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
829	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Wsetin Jablunka Rouschtka Wall.-Meseritsch Krasna Löschna-Lhotka Hustopetsch Rožnau Hrachowetz Zaschau	Weisskirchen Stadt	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 21·6 18·8 16·8 14·0 11·9 10·3 8·3 17·1 13·5 14·3	kr. 15·8 14·1 12·7 10·6 9·5 8·8 7·3 14·1 11·1 11·7	kr. 5·8 4·7 4·1 3·4 2·4 1·5 1·0 3·0 2·4 2·6	Im Kartirungswege		
830	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Hohenau K.F.N.B.	Prag (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife, bezw. Tarif Theil II, Heft I des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Besteht kein directer Frachtsatz	53·4 kr.		Im Kartirungswege		
831	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. Eisenbahn-Direction Kattowitz	Cement	Oppeln Groschowitz	Dombrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1895	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	42 Pfennige	40 Pfennige	2 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1896 vorzulegen sind	
832	Südbahn-Gesellschaft		Syrup	Triest S.B. loco	Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	44 Heller	28 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 16. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neunkirchen der Südbahnlinie Wien—Triest zu einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg zwischen den Projectsstationen Willendorf und Winzendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister in Neunkirchen Josef Seifert im Vereine mit dem behördlich autorisirten Civilingenieur Josef Ruedl in Ternitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Neunkirchen der Linie Wien — Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu einem geeigneten Punkte der projectirten Localbahn Wr. Neustadt-Puchberg zwischen den Projectsstationen Willendorf und Winzendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. April 1895. Z. 21.890.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Das Recht des Grundbesitzers auf das unterirdische Wasser ist durch seinen Grundbesitz beschränkt und erstreckt sich nicht weiter als die Grenzen seines Besitzes und insbesondere nicht auf unterirdische Zuflüsse zu öffentlichen Gewässern.**
2. **Bei Bewilligung einer Wasseranlage ist dem öffentlichen Interesse des Bahnbetriebes entsprochen, wenn die Verhandlung und Entscheidung über den Umfang der Wasserbenützung einem besonderen Verfahren vorbehalten wird.**
3. **Die Unterlassung von Erhebungen begründet nur dann einen wesentlichen Mangel des Verfahrens, wenn die Nichtvornahme derselben einen Thatbestand zur Folge hat, der eine Entscheidung des Streitfalles unthunlich macht.**
4. **Ob und wann abgesondert von der Bewilligung der Anlage ein eigenes Verfahren und Erkenntniss über Umfang und Bedingungen einer Unternehmung durchzuführen sei, darüber haben die Administrativbehörden von Amtswegen zu entscheiden.**

Mit der Entscheidung des Ackerbauministeriums vom 25. September 1892, Z. 13.107, wurde in Bestätigung des Erkenntnisses der Landesregierung in Laibach vom 23. Mai 1892, Z. 5102, der Stadt Triest die Bewilligung zur Herstellung eines Sammel-, bezw. Ableitungscanals am rechten Ufer des Reka-Flusses bei Ober-Vrem, sowie eines zur Speisung desselben dienenden, über die ganze Breite des Reka-Flusses zu legenden Schleusenwehres zum Zwecke der Verhinderung des Versickerns des Wassers in der bezeichneten Strecke des Reka-Flusses bei kleinen Wasserständen, jedoch unter Vorbehalt der nach Durchführung der angeordneten Erhebungen im Instanzenzuge vorzunehmenden genauen Festsetzung des Umfanges der der Stadtgemeinde Triest in Absicht auf den Betrieb der Anlage zukommenden Rechte, zur Benützung der oben genannten Sickerwasser ertheilt.

Die Südbahn-Gesellschaft, welche durch diese Entscheidung sich rücksichtlich der Auresina-Wasserleitung in ihren Rechten als verletzt erachtete, brachte dagegen beim Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde ein, in welcher zum Theil in materieller Beziehung der Inhalt der Entscheidung, zum Theil in formaler Beziehung das eingehaltene Verfahren bekämpft wurde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, von folgenden Erwägungen geleitet:

Die Stadtgemeinde Triest, welche auf Grund der dem G. Sigl und D. Moritz Müller unterm 17. Jänner 1872

ertheilten und später an die Gemeinde übertragenen und mehrmals verlängerten Concession das Recht besitzt, einen Theil des Reka-Flusses bei San Canziano durch einen zu errichtenden Canal dem Stadtgebiete zuzuführen und dort für ihre Zwecke zu verwenden, beabsichtigt, bei Ober-Vrem, woselbst der Reka-Fluss in Folge von Zerklüftungen seines Bettes unterirdische Wasserverluste erleidet, dieser Versickerung durch Ersetzung des natürlichen Flusslaufes mittelst einer Canalanlage vorzubeugen, um so das Flusswasser ungeschmälert bis San Canziano, bezw. bis zur Einmündung des bereits bewilligten Canals zu bringen.

Hiegegen wendete die Südbahn ein, dass durch die Verhinderung der erwähnten Wasserversickerung die unterirdische Speisung der in ihrem Besitze stehenden, circa 33 km von Ober-Vrem am Meeresufer bei S. Croče entspringenden Auresina-Quellen gestört werde, ja, dass das völlige Versiegen dieser für den Bahnbetrieb der Linie Triest — Nabresina unumgänglich nothwendigen Quellen zu befürchten stünde. — Demnach handelt es sich im gegebenen Falle um drei von einander verschiedene Objecte, nämlich den Reka-Fluss, dann die unterirdischen Sickerwässer desselben und endlich die Auresina-Quellen, welche angeblich durch diese Sickerwässer gespeist werden sollen.

Der Reka-Fluss ist unzweifelhaft ein Gewässer, welchem die Eigenschaft eines öffentlichen Gutes im Sinne der §§ 2 und 3 des Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, zukommt. An diesem öffentlichen Gewässer besitzt die Stadtgemeinde Triest das oben erwähnte concessionsmässige Recht der theilweisen Ableitung bei San Canziano und will das weitere, heute in Frage stehende Recht der Canalisirung bei Ober-Vrem erlangen, wogegen die Südbahn-Gesellschaft ein Recht auf Wasserbenützung am Reka-Flusse als solchem gar nicht behauptet. — Ebenso unterliegt es keinem Zweifel, dass die Auresina-Quellen, deren ausschliessliche Benützung gegenwärtig der Südbahn auf Grund der bestehenden Verträge zusteht, als ein in ihrem Privatgrundbesitze unterirdisch enthaltenes und aus demselben zu Tage quellendes Wasser und mithin als ein Privatgewässer im Sinne des § 4 a des Reichs-Wasserrechts-Gesetzes unter den in dieser Gesetzesstelle bestimmten Beschränkungen sich darstellen.

Fraglich ist somit nur die rechtliche Natur der Sickerwässer des Reka-Flusses, welcher bei Ober-Vrem die vorbezeichneten unterirdischen Wasserverluste erleidet und sodann in seinem weiteren Laufe bei San Canziano gänzlich in einer Höhle verschwindet. — Das II. Hauptstück des Reichs-Wasserrechtsgesetzes, sowie der § 1 des Wasserrechtsgesetzes für Krain vom 15. Mai 1872, L.-G.-Bl. Nr. 16, welche die Benützung der öffentlichen Gewässer regeln, setzen offenbar voraus, dass eine solche Benützung im Bereiche der Möglichkeit liegen und dass überhaupt ein Gewässer vorhanden sein müsse, welches nach der Definition der §§ 2 und 3 Reichs-Wasserr.-Ges. als ein öffentliches Gut bezeichnet und benützt werden kann. Sobald daher ein Wasserlauf als solcher zu existiren aufhört und sich der öffentlichen Benützung wegen seines Verschwindens von der Erdoberfläche entzieht, so hört auch dessen Qualität als öffentliches Gut auf, und die einzelnen unterirdisch sich fortbewegenden Wasseradern können nicht mehr nach den für öffentliche Gewässer geltenden Vorschriften beurtheilt werden, sondern müssen insolange, als dieselben nicht aufgefangen und hiedurch in den Privatbesitz übergegangen sind oder als öffentliches Gewässer wieder zu Tage treten, oder soferne bezüglich derlei unterirdischer Wasserläufe Specialgesetze nichts anderes verfügen, als ein solches Wasser angesehen werden, welches Niemandem zukommt.

Wenn nun die Stadtgemeinde Triest die Bewilligung der Canalanlage bei Ober-Vrem anstrebt, so sind folgerichtig nicht die unterirdischen Sickerwässer Gegenstand der angesuchten Rechtsconcessionirung, sondern der angestrebte Zweck ist vielmehr darauf gerichtet, den Reka-Fluss als öffentliches Gewässer ungeschmälert und in seinem weiteren Laufe bis San Canziano ohne Wasserverlust zu erhalten.

Die Südbahn identificirt nun ohneweiters ihre Quellen und deren unterirdischen Zufluss, welcher nach ihrer Behauptung eben jenes Sickerwasser wäre. Diese Anschauung steht jedoch im offenbaren Widerspruche mit dem Gesetze. Denn der § 4 a Reichs-Wasserr.-Ges. spricht dem Grundbesitzer nur jenes Wasser zu, welches auf seinen Grundstücken enthalten ist und aus denselben zu Tage tritt. Hieraus folgt, dass das Recht des Besitzers auf das unterirdische Wasser durch seinen Grundbesitz beschränkt ist und sich nicht weiter erstreckt als die Grenzen seines Besitzes. Da also die Südbahn ein Recht auf eine Wasserbenützung aus dem Reka-Flusse gar nicht behauptet und die Concession nur dieses öffentliche Gewässer und nichts weiteres zum Gegenstande haben kann, so entfiel in dieser Richtung die Nothwendigkeit einer Einschränkung der Bewilligung gemäss § 66 Landes-Wasserr.-Ges. in der Weise, dass das Unternehmen unter Vorbehalt des Rechtsweges zur Austragung der privatrechtlichen Einwendungen blos in öffentlicher Beziehung für zulässig zu erklären gewesen wäre, wogegen jener Vorbehalt, welcher der Südbahn in der vom Ministerium bestätigten Entscheidung der II. Instanz bezüglich der Geltendmachung ihrer bestrittenen Ansprüche auf die Sickerwässer gemacht wurde, den ihrerseits erhobenen privatrechtlichen Einwendungen volle Rechnung trägt.

Aber auch das von der Südbahn hervorgehobene öffentliche Interesse des Bahnbetriebes wurde in der angefochtenen Ministerial-Entscheidung, bezw. in der durch dieselbe bestätigten Entscheidung der II. Instanz vollauf berücksichtigt, indem die Administrativbehörden die Verhandlung und Entscheidung über den Umfang der Wasserbenützung einem besonderen Verfahren vorbehalten haben, in welchem nach § 4 Landes-Wasserr.-Ges. jene den Wassergebrauch regelnden Bedingungen erst festzusetzen sein werden, die im öffentlichen Interesse als zweckmässig oder nothwendig sich darstellen, und wobei insbesondere erst zu erkennen sein wird, ob durch Anbringung eines Wassertheilungswerkes oder in was immer für einer Weise die Wahrung des öffentlichen Interesse, sofern dasselbe überhaupt tangirt werden sollte, durchzuführen sei. In meritorischer Beziehung konnte daher die angefochtene Entscheidung als ungesetzlich nicht erkannt werden.

Aber auch in formeller Richtung sind die von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwendungen nicht stichhältig. Die Beschwerde findet zunächst eine Verletzung des formalen Rechtes in dem Umstande gegeben, dass mit dem Ministerial-Erlasse vom 12. Juni 1889, Z. 15.629, die früheren Entscheidungen der unteren Instanzen wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben und die Reassumirung des Verfahrens durch Einleitung neuer Erhebungen unter Zuziehung von Experten aller einschlägigen Fächer behufs Beschaffung eines jeden Zweifel ausschliessenden Beweises für oder gegen den Einfluss der projectirten Anlage auf

die Ergiebigkeit der Auresina-Quellen, sowie ferner die instanzmässige Entscheidung aufgetragen worden ist. Da nun diese Expertise nicht stattfand, so folgert die Beschwerde, es sei das formale Recht der Parteien auf Aufnahme derselben verletzt und das Verfahren ein mangelhaftes geblieben.

Im Hinblicke auf die Bestimmung des § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, unterliegt es zunächst keinem Zweifel, dass in der Unterlassung dieser Erhebungen nur dann ein wesentlicher Mangel des Verfahrens zu erblicken wäre, wenn die Nichtvornahme derselben einen unvollständigen, das ist einen solchen Thatbestand zur Folge gehabt hätte, der eine Entscheidung des Streitfalles, hier also die Entscheidung über die von der Südbahn-Gesellschaft erhobenen Ansprüche, unthunlich macht. Dies ist nun nach dem Vorgesagten durchaus nicht der Fall, da feststeht, dass der Beschwerdeführerin Rechte weder an dem Reka-Flusse noch auch an den unterirdisch abfliessenden Sickerwässern zustehen, der behauptete und vermuthete Zusammenhang der letzteren Wässer mit den Auresina-Quellen also vom Rechtsstandpunkte belanglos erscheint.

Die Beschwerde findet weiter, dass die Bewilligung der Anlage unter gleichzeitigem Vorbehalt der Entscheidung über den Umfang der Benützungsbefugnisse mit dem Wasserrechtsgesetze nicht im Einklange steht. Dies ist gleichfalls unrichtig; denn nach § 64 Landes-Wasserr.-Ges. hat die politische Behörde nach Beendigung aller erforderlichen Erhebungen über Zulässigkeit, Umfang, Art und Bedingungen der Unternehmung zu erkennen. Es lässt sich aber im Gesetze kein Anhaltspunkt dafür finden, dass über die Zulässigkeit einer Anlage gleichzeitig wie über Umfang und Bedingungen der Unternehmung verhandelt und erkannt werden müsse; im Gegentheil wird in gewissen Fällen der Umfang der einzuräumenden Benützungsrechte naturgemäss sich erst nach Vollendung der Anlage feststellen lassen oder es wird diese Feststellung durch das Vorhandensein der Anlage erleichtert sein. Ob und wann ein solcher Fall vorliege, welcher ein separates Verfahren und Erkenntniss über Umfang und Bedingungen einer Unternehmung erheischt, darüber haben die Administrativbehörden, welche die Verhandlung zu leiten und die öffentlichen Rücksichten von Amtswegen zu wahren haben, zu entscheiden, und dies umsomehr, weil Parteienrechte durch eine solche das Verfahren betreffende Verfügung überhaupt nicht verletzt werden können, nachdem es den Parteien jederzeit unbenommen bleibt, in der künftigen Verhandlung ihre Einwendungen und Anträge ebensowohl bezüglich der zu pflegenden Erhebungen und der aufzunehmenden Beweise, als auch bezüglich des Gegenstandes selbst, d. h. des Umfanges und der Bedingungen der Unternehmung im Sinne des § 62 Landes-Wasserr.-Ges. geltend zu machen. Da aber die Wahrung des öffentlichen Interesse den Administrativbehörden von Amtswegen obliegt, so werden dieselben auch nach freiem Ermessen zu entscheiden haben, wie und unter welchen Cautelen die Erprobung der bewilligten Anlage stattfinden könne.

(Erkenntniss vom 5. Jänner 1894, Z. 70; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 14.)

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 376. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Mai überreichte Regierungsvorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen lautet:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, zum Zwecke der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln (Locomotiven sammt Tendern und Reservebestandtheilen, Personen-, Dienst- und Güterwagen sammt Zugehör) für die Staatsbahnen den Betrag von zehn Millionen Gulden im Wege einer Creditoperation, und zwar erforderlichenfalls mittelst steuerfreier Theilschuldverschreibungen, in der Weise zu beschaffen, dass das benöthigte Capital mit höchstens vier vom Hundert verzinst und rücksichtlich der einzelnen, nach Massgabe der Anschaffungen sich ergebenden Theilbeträge der vorstehenden Gesammtsumme in längstens je zehn Jahren, von jenem ab gerechnet, in welchem die Anschaffung bewirkt wurde, mittelst Semestralraten getilgt wird.

Artikel II.

Die fällig werdenden Annuitätenbeträge werden jährlich in den Staatsvoranschlag, und zwar im Erfordernisse für die Staatsschuld einzustellen sein.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Karwin - Petrowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 10. Mai die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Petrowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Freistadt nach Karwin zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ferner bezüglich des von der letztgenannten Bahngesellschaft vorgelegten Detailprojectes einer Localbahn von Petrowitz nach Karwin im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung, bei welcher die zweckmässigste Trasseführung und die Frage des Anschlusses in der Station Karwin zu erörtern sein wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 13.737.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Hannsdorf—Ziegenhals. Erweiterung der Station Nieder-Lindewiese: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Nieder-Lindewiese für den 18. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut.
[G.-I.-Z. 8137.]

— (Linie Wien—Prag. Erweiterung der Station Limberg-Maissau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Limberg-Maissau für den 16. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut.
[G.-I.-Z. 9050.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen, Vergrösserung eines Durchlasses und Errichtung einer Wegdohle: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Leitmeritz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Vergrösserung des Durchlasses in km 398·826 der Strecke Polep—Leitmeritz und für die Errichtung einer Wegdohle in km 398·844 für den 18. Mai anberaumt.
[G.-I.-Z. 9052.]

Localbahn Postelberg - Laun. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Saaz hat die Localcommission, betreffend die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf der Localbahn Postelberg-Laun auf den 17. Mai anberaumt.
[H.-M.-Z. 28.378.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Nabresina—Cormons. Hochbauten in der Station Ronchi.) Das Project für das anlässlich der Umgestaltung der Haltestelle Ronchi in eine Station für den Personen- und Frachtenverkehr herzustellende Aufnahmsgebäude mit Veranda wurde genehmigt.
[1. Mai, H.-M.-Z. 1064.]

— (Linie Wr. Neustadt — Kanizsa. Brückenconstruction.) Das Project für die Reconstruction der in Oesterreich liegenden Blechbrücke in km 3·496 und für die Auswechslung der theils auf österreichischem, theils auf ungarischem Gebiete befindlichen Gitterbrücke über den Leithafluss in km 3·572 wurde genehmigt. [26. April, Z. 21.156.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung rücksichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Freiberg der Stauding-Stramberger Localbahn auf den 17. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut.
[G.-I.-Z. 8655.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlagen in den Stationen Angern, Dürnkrut, Petrowitz und Trzebinia.) Um in den Stationen Angern, Dürnkrut, Petrowitz und Trzebinia eine rasche und sichere Verständigung zwischen dem Verkehrsbeamten und dem Centralweichenwärter zu ermöglichen, wird eine Erweiterung der dort bestehenden Telephonanlagen durch Herstellung je einer Telephonlinie zwischen der Verkehrskanzlei im Aufnahmsgebäude und der Centralwärterbude auf jener Stationsseite stattfinden, auf welcher bisher eine solche telephonische Verbindung nicht bestand. Demgemäss gelangt in den Stationen Angern, Dürnkrut und Petrowitz je eine solche Verbindung nach der südlichen, in Trzebinia hingegen nach der nördlichen Centralwärterbude zur Ausführung, Die Herstellung dieser Telephonlinien erfolgt im Einvernehmen mit der betreffenden k. k. Post- und Telegraphen-Direction, von welcher Stelle auch die Leitungsarbeiten besorgt worden. [G.-I.-Z. 8424.]

Oesterreichische Eisenbahn - Verkehrsanstalt. (Neuanschaffung von 31 Cisternenwagen, 28 Reservoirwagen und 1 Plateauwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt erfolgte Neubestellung nachbezeichneter Waggons genehmigt: 31 Cisternenwagen. welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 9. Mai 1893, Z. 14.405, genehmigten Typenplänen ausgeführt wurden und von welchen 4 Stück in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 2 Stück in jenen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und 5 Stück in den Fahrpark der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bereits eingestellt wurden, während für die restlichen noch im Baue befindlichen Waggons dieser Type die Einstellung in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Aussicht genommen erscheint. Ferner wurden auf Grund der mit den Handelsministerial-Erlässen vom 18. Mai 1893, Z. 9217, und vom 3. Juli 1893, Z. 27.007, genehmigten Typenpläne bisher 28 Waggons in Bestellung gebracht, von welchen 15 Stück bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und 13 Stück bei der Oesterr. Nordwestbahn eingestellt wurden. Schliesslich wurde auf Grund der mit Handelsministerial-Erlass vom 8. December 1892, Z. 62.127, genehmigten Constructionspläne ein Plateauwagen ohne Bremse angeschafft und in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt. [Z. 24.694.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Blockireinrichtung der beiden elektrischen Distanzsignale in der Station Turnau.) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat die vor der Station Turnau in der Richtung gegen Kleinskal und gegen Liebenau situirten elektrischen Distanzsignale mit Blockireinrichtung versehen lassen, so dass dieselben nur dann auf „Erlaubte Einfahrt“ umgestellt werden können, wenn der für die Wechselrevision verantwortliche Bedienstete die Umstellung dieser Signale ermöglicht. Durch diese Einrichtung wird nicht nur den Verkehrsorganen dieser Station die Ausübung der in der Station für den Verkehrsdienst als unerlässlich vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln erleichtert, sondern auch der Vortheil geboten, dass ein Umstellen dieser Distanzsignale auf „Verbot der Einfahrt“ und nach Aufhebung der Blockirung auf „Erlaubte Einfahrt“ auch durch den im Telegraphenbureau diensthabenden Beamten erfolgen kann. [G.-I.-Z. 8039.]

Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn wurden behördlich festgestellt, und beträgt I. für die Hauptlinie Gablonz—Tannwald die Baulänge 14·605 km und die Betriebslänge 15·199 km, II. für die Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal die Baulänge 6·625 km, die Betriebslänge 6·694 km. Demnach beträgt die gesammte Baulänge 21·230 km und die gesammte Betriebslänge 21·893 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
I. Hauptlinie Gablonz—Tannwald:			
Gablonz a/N. . . .	Station	12·190	495·11
Ober-Gablonz . . .	Haltestelle	14·081	512·71
Neudorf a/N. . . .	Station	15·047	523·69
Schlag	Haltestelle	16·346	539·42
Unter-Wiesenthal .	„	18·020	579·11
Wiesenthal a/N. .	Station	19·443	598·98
Morchenstern . . .	„	20·689	593·09
Morchenstern-Kleinpolen	Haltestelle	22·350	558·54
Unter-Morchenstern	Station	24·441	508·99
Unter-Tannwald .	Haltestelle	26·348	469·97
Tannwald (S.N.D. V.B. Eisenbrod-Tannwald) . . .	Station	27·389	461·11
II. Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal:			
Morchenstern . . .	Station	0·000	593·09
Georgenthal-Albrechtsdorf . .	„	3·109	524·69
Antoniwald	Haltestelle	5·498	558·91
Josefsthal-Maxdorf	Station	6·694	575·39

[G.-I.-Z. 8839.]

Ausland.

Schweiz. (Erweiterung der Concession der Centralen Zürichbergbahn.) Der Bundesrath hat der Bundesversammlung den Beschluss vorgelegt, der Gesellschaft der Centralen Zürichbergbahn (Strassenbahn Zürich-Fluntern) die Concession für den Bau und Betrieb von Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstrasse und von der Drahtseilbahn beim Polytechnikum zum Anfang der Rigistrasse unter den in der Concession elektrischer Strassenbahnen in Zürich vom 29. März 1893 enthaltenen Bedingungen zu erweitern.

— (Uebertragung und Abänderung der Concession der Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch.) Der Bundesrath hat der Bundesversammlung den Beschluss unterbreitet, die unterm 21. März 1884 Herrn Ignaz Businger auf dem Gütsch in Luzern ertheilte, durch Bundesbeschluss vom 9. Juni 1893 an dessen Witwe Frau L. Businger daselbst übertragene Concession einer Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch an die unterm 18. Jänner 1895 constituirte Gütschbahn-Gesellschaft zu übertragen unter dem Vorbehalte, dass letztere für Amortisation in einer vom Bundesrathe festzusetzenden Frist der Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem nach Art. 2 des Rechnungsgesetzes vom 21. December 1883 festzusetzenden Bilanzwerthe zu sorgen hat. Ferner soll die genannte Concession durch verschiedene Bestimmungen, welche sich auf die Betriebszeit, die Personentarife und auf die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, bezw. des Cantons Luzern beziehen, ergänzt, bezw. abgeändert werden.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung von Dampfstrassenbahnen.) Durch Verordnung vom 11. März ist das in den Gemeinden Aix les Bains und Grésy sur Aix am 19. August 1894 concessionirte, für Personen- und Gepäcksverkehr bestimmte Dampfstrassenbahnnetz:

1. von Aix les Bains nach Port Puer,
2. von Aix les Bains nach Marlioz,
3. von Aix les Bains nach Grésy sur Aix und
4. von Aix les Bains nach Port de Cornin

für gemeinnützig erklärt worden.

— (Concessionsübertragungen.) Durch Verordnung vom 8. Februar ist die Uebertragung der am 24. Juli 1893 für gemeinnützig erklärten Strassenbahnen Reims-Cormizy und Reims-Verzy von dem ursprünglichen Concessionsinhaber Alfred Lambert an die „Société anonyme des chemins de fer de la banlieue de Reims et extensions“ genehmigt worden; ferner ist durch Verordnung vom 12. März die Uebertragung der Concession für die städtischen Strassenbahnen von Nimes und Toulon von der zahlungsunfähig gewordenen „Compagnie générale des omnibus de Marseille“, bezw. dem ursprünglichen Concessionsinhaber Arthur Rénier an die „Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard“ genehmigt worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 3. April mit 145 Passagieren und 974 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, nebst 4894 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 1 Collo Baumwolle, 17 Colli Alkohol, 40 Colli behauene Steine, 190 Colli Kartoffeln, 400 Colli Mehl, 10 Colli Farben, 1 Collo Musikinstrumente, 18 Colli Esswaaren, 17 Colli Esswaaren, 5 Colli Manufacte, 25 Colli Bier, 12 Colli Lampen, 50 Colli Zucker, 1614 Stück Staffeln, 122 Stück Pfosten, 676 Stück Halbstaffeln, 1000 Stück Bretter, 17 Stück Rundhölzer; nach Samarang 2 Colli Metallwaaren, 80 Colli Erdwachs, 50 Colli Mehl, 22 Colli Papier, 20 Colli Bier; nach Macassar 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 30 Colli Mehl; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Bagdad 17 Colli Manufacte, 15 Colli Farben, 13 Colli Perlen, 50 Colli Zündhölzchen, 2 Colli Mützen; nach Bassorah 75 Colli Papier, 30 Colli Zucker, 20 Colli Bier, 17 Colli Manufacte; nach Bushire 25 Colli Zündhölzchen, 20 Colli Manufacte; nach Suez 4 Colli Manufacte, 110 Colli Zucker, 3 Colli Esswaaren; nach Gedda 2 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Manufacte, 550 Colli Zucker, 85 Colli Zündhölzchen, 19 Colli Esswaaren; nach Suakim 40 Colli Zucker; nach Aden 36 Colli Metallwaaren, 10 Colli Manufacte, 231 Colli Zucker, 7 Colli Kurzwaaren, 70 Colli Mehl, 965 Stück Bretter, 200 Stück Staffeln, 300 Stück Halbstaffeln; nach Hodeidah 3 Colli Manufacte, 122 Colli Papier, 90 Colli Zucker; nach Quilimane 62 Colli Perlen; nach Zanzibar 15 Colli Manufacte, 30 Colli Esswaaren, 40 Colli Mehl, 32 Colli Zucker, 32 Colli Perlen; nach Massana 50 Colli Mehl, 1 Collo Tabak; nach Bombay 10 Colli Spielkarten, 233 Colli Farben, 7 Colli Spielwaaren, 6 Colli chemische Producte, 61 Colli Seife, 3 Colli Alkohol, 58 Colli Lampen, 93 Colli Glasperlen, 150 Colli Glasperlen, 18 Colli Mützen, 869 Colli Papier, 358 Colli Metallwaaren, 3 Colli Musikinstrumente, 101 Colli Knöpfe, 11 Colli Erdwachs, 166 Colli Manufacte, 120 Colli Glaswaaren, 32 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 100 Colli Holzwaaren, 1 Collo Tabak, 38 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Garn, 100 Colli Quecksilber; nach Kurrachee 12 Colli Baumwollwaaren, 18 Colli Manufacte, 35 Colli Papier, 21 Colli Metallwaaren; nach Bagdad 19 Colli Manufacte; nach Bassorah 60 Colli Farben, 70 Colli Bier, 24 Colli Zündhölzchen, 21 Colli Manufacte, 209 Colli Metallwaaren, 4 Colli Garn, 9 Colli Glaswaaren, 12 Colli Papier, 2 Colli Mützen; nach Mangalore 5 Colli chemische Producte; nach Cochin 1 Collo Musikinstrumente; nach Colombo 5 Colli Lampen, 4 Colli Manufacte, 70 Colli Seife, 35 Colli Mehl, 6 Colli Garn; nach Rangoon 50 Colli Papier, 6 Colli Lampen, 64 Colli Metallwaaren, 15 Colli Manufacte, 11 Colli Baumwollwaaren; nach Tuticorin 10 Colli Metallwaaren; nach Madras 11 Colli Lampen, 25 Colli Garn, 10 Colli Kurzwaaren, 3 Colli Lampen, 38 Colli Papier, 6 Colli Knöpfe, 18 Colli Perlen, 12 Colli Metallwaaren, 4 Colli Holzwaaren, 30 Colli Baumwollwaaren; nach Calcutta 7 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Spielkarten, 69 Colli Garn, 6 Colli Perlen, 37 Colli Perlen, 7 Colli Knöpfe, 10 Colli Baumwollwaaren, 97 Colli Metallwaaren, 71 Colli Wein, 117 Colli Papier, 30 Colli Lampen, 69 Colli Manufacte, 21 Colli Glaswaaren; nach Penang 38 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Perlen, 32 Colli Manufacte, 16 Colli Metallwaaren; nach Singapore 48 Colli Garn, 15 Colli Perlen, 30 Colli Erdwachs, 38 Colli Papier, 24 Colli Manufacte, 13 Colli Glaswaaren, 5 Colli Mützen, 53 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Knöpfe, 15 Colli Mehl; nach Soerabaya 37 Colli Garn, 10 Colli Manufacte, 60 Colli Mehl, 4 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Mützen, 10 Colli Perlen; nach Batavia 97 Colli Garn, 4 Colli Manufacte; nach Samarang 11 Colli Manufacte, 80 Colli Mehl, 12 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Glasperlen; nach Bangkok 70 Colli Garn; nach Tegal 20 Colli Erdwachs; nach Cheribon 3 Colli Manufacte; nach Hongkong 225 Colli Quecksilber, 14 Colli Metallwaaren, 40 Colli Bier; nach Manila 48 Colli Garn, 5 Colli Metallwaaren; nach Yokohama 8 Colli Droguen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 722.233 fl. ö. W.

Nord-Ostsee-Canal. Die zeitlich nahegerückte Eröffnung des Nord-Ostsee-Canals für den internationalen Verkehr, die sich unmittelbar an die Einweihungs-Feierlichkeiten in den Tagen vom 19. bis 22. Juni anschliessen wird, lässt die nachfolgenden Mittheilungen über den Weg, die Einrichtung und Ausstattung des Canals von Interesse erscheinen:

Der Nord-Ostsee-Canal durchzieht die Halbinsel Schleswig-Holstein von der Elbe über Rendsburg zur Ostsee in einer Länge von 98·65 km. Seine beiden Mündungen befinden sich: zur Nordsee an der Elbe bei Brunsbüttel, zur Ostsee an der Kieler Föhrde bei Holtenau nördlich von Kiel. Jede dieser Mündungen ist für den Eingang und Ausgang der Schiffe mit zwei neben einander liegenden Schleusen versehen, welche, so lange es die Wasserstände gestatten, für die durchgehende Schiffahrt geöffnet bleiben. An der Ostsee stehen diese Schleusen gewöhnlich offen, an der Elbe sind sie, normale Witterung vorausgesetzt, während jeder Fluthperiode 3 bis 4 Stunden geöffnet. Die Schiffsbewegung hat sich thunlichst in der Fahrrichtung rechts zu vollziehen, so dass immer die eine Schleuse für die einfahrenden, die andere Schleuse für die ausfahrenden Fahrzeuge an jeder Mündung zur Nutzung kommt, also Begegnung in und unmittelbar vor den Schleusen vermieden wird. Jede dieser Mündungsschleusen, die nur bei wesentlichen Höhenunterschieden des Innen- und Aussenwasserstandes in Wirkung kommen, ist 25 m breit und hat eine Länge zwischen den Thoren von 150 m. Auf den Schleusenschwellen ist bei niedrigstem Canalwasserstand noch eine Wassertiefe bei Brunsbüttel von 8·70 m, bei Holtenau von 9·07 m. Zur Bewegung durch die Schleusen ist für die Schiffe, soweit nöthig, je ein Schleppdampfer für jede Schleuse vorhanden. Die Schleusen an beiden Mündungen werden in den Thoren, Schützen und Spillen hydraulisch bewegt, um die Schiffe schnell zu befördern. Binnenseits der Schleusen befinden sich Häfen, welche als Warteplätze für die Schiffe dienen, die Aufenthalt haben.

Der Canal hat bei niedrigstem Wasserstand 8·5 m Tiefe bei einer Sohlenbreite von 22 m. Bei 6·5 m tiefgehenden Schiffen ist die Breite in Kielhöhe zu 34 m bemessen. Die Böschungen des Canals sind bis zu 3 m über der Sohle 1 : 3, von 3 bis 7 m über der Sohle 1 : 2. In der Höhe von 7 m über der Sohle liegt an jeder Seite ein 2·5 m breites Bankett, auf welches sich der Fuss der bis auf 1 m über Mittelwasser (Normalspiegel) hinauf reichenden Steinböschung aufsetzt. In den Krümmungen von 1000 m bis 2500 m Radius ist die Sohle noch verbreitert, damit die Schiffe sie leichter durchlaufen können.

Die Fahrt durch den Canal unter Lootsencontrole, welche auch die Zollaufsicht bewirkt, darf 5·3 Knoten Geschwindigkeit nicht überschreiten, so dass mit geringen Aufenthalten bei Schleusen und Brücken auf eine Durchgangszeit von 13 Stunden zu rechnen ist. Dampfer können mit eigener Kraft gehen, Segelschiffe dagegen werden geschleppt. Die Einzelheiten des Betriebes werden nach einem noch nicht ganz abgeschlossenen Betriebsreglement geordnet. Der Gebührentarif steht noch nicht fest.

Beide Ufer des Canals sind in Höhe des Wasserspiegels zum Schutze gegen Wellenschlag mit Steinen bekleidet, und es befinden sich in Entfernungen von 200 m Steintreppen in diesen Pflasterungen. Dem Ufer entlang und in einem Abstande von 25 m zu beiden Seiten der Treppen stehen für etwaigen Bedarf Haltepfähle. Bei km 12·2, 22·6, 35, 47·35, 59·1, 70, 84 und in den Seen befinden sich Ausweichestellen (mit Haltepfählen an den Ufern) von 6·5 m Wassertiefe bei Niedrigwasser, in welche die Handelsschiffe eintreten, wenn grössere Kriegsschiffe den Canal durchlaufen. Diese Ausweichen sind je 250 m lang in jedes Ufer 12 m tief eingeschnitten.

Der Canal wird für den Landverkehr von Drehbrücken und Fähren überschritten. Die Ueberführung der Westholsteinischen Eisenbahn und der Kiel-Flensburger Bahn sind als feste Brücken angelegt und geben für die Schiffahrt überhaupt kein Hinderniss ab, da sie den Canal in voller Breite freilassen und die lichte Höhe über dem Wasserspiegel in dieser Breite 42 m beträgt. Die Drehbrücken haben 50 m lichte Weite, halten also das Canalprofil im Wesentlichen frei, haben oberhalb und unterhalb auf beiden Seiten Leitwerke und Haltepfähle für Schiffe, welche nicht gleich passiren können. Die Fähren sind einfache Ziehfähren, welche den Uebergang über den Canal zwischen den passirenden Fahrzeugen zu gewinnen haben. Für die Nachtfahrt sind beide Ufer des Canals durch elektrische Glühlichter markirt, welche in den geraden Strecken in Entfernungen von rund 250 m

und in den Krümmungen etwas enger stehen. In den Seen sind Gasbojen ausgelegt. Im Uebrigen finden sich bei Schleusen und Brücken Lichter zur Beleuchtung und als Signale angebracht.

Oestlich von Rendsburg zweigt von dem Nord-Ostsee-Canal der Weg nach der Untereider ab, der bei Rendsburg für die sich hier bewegende kleinere Schiffahrt durch eine neue Schleuse von 12 m Breite, 65 m Länge führt, welche bei niedrigstem Wasserstande 5·27 m Wassertiefe auf der Schwelle hat. Schiffe, welche diesen Weg einschlagen, können ihn jedoch nur verfolgen, wenn sie nicht tiefer als 3·3 m gehen und mit ihrer Länge den scharf gekrümmten Lauf der Untereider zu passiren vermögen, weshalb sie nicht über 40 m lang sein dürfen.

Bremen. (Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser im Jahre 1894.) Laut des Jahrbuches für bremische Statistik sind in Bremen auf der Unterweser im Jahre 1894 eingelangt: beladen 4730 Schiffe mit 573.362 R.-T. (gegen 4671 Schiffe mit 552.892 R.-T. im Vorjahre), leer 943 Schiffe mit 128.002 R.-T. (gegen 725 Schiffe mit 98.908 R.-T. im Vorjahre). Darunter waren 1462 beladene Dampfer mit 143.929 R.-T. und 22 leere Dampfer mit 7116 R.-T. (gegen 1340 beladene Dampfer mit 129.193 R.-T. und 28 leere Dampfer mit 9138 R.-T. im Vorjahre). — Der Heimatsangehörigkeit nach entfallen auf Bremen 3338 beladene Schiffe mit 502.088 R.-T. (gegen 3334 mit 492.962. R.-T. in 1893) und 608 leere Schiffe mit 102.203 R.-T. (gegen 383 mit 71.607 R.-T. in 1893), auf Preussen 571 beladene Schiffe mit 32.370 R.-T. (gegen 609 mit 25.949 R.-T. in 1893) und 185 leere Schiffe mit 14.234 R.-T. (gegen 227 mit 15.587 R.-T. in 1893), auf Oldenburg 804 beladene Schiffe mit 37.579 R.-T. (gegen 710 mit 32.081 R.-T. in 1893) und 104 leere Schiffe mit 4482 R.-T. (gegen 80 mit 6457 R.-T. in 1893), auf andere Länder 17 beladene Schiffe mit 1325 R.-T. (gegen 18 mit 1900 R.-T. in 1893) und 46 leere Schiffe mit 7083 R.-T. (gegen 35 mit 5257 R.-T. in 1893). — Die Provenienz betreffend, so kamen aus den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack und anderen Weserplätzen 2967 beladene Schiffe mit 354.367 R.-T. und 417 leere Schiffe mit 67.871 R.-T., aus preussischen Häfen, und zwar hauptsächlich aus Geestemünde, Aschwarden, 565 beladene Schiffe mit 81.184 R.-T. und 232 leere Schiffe mit 27.898 R.-T., aus den oldenburgischen Häfen, und zwar insbesondere aus Nordenham, Brake, Hammelwarden, Oldenburg und Elsfleth, 1198 beladene Schiffe mit 137.811 R.-T. und 294 leere Schiffe mit 32.233 R.-T.

Abgegangen sind dagegen nach der Unterweser beladen 3630 Schiffe mit 466.674 R.-T. (gegen 3378 Schiffe mit 425.656 R.-T. in 1893) und 2143 leere Schiffe mit 269.948 R.-T. (gegen 2239 Schiffe mit 255.939 R.-T. in 1893). Darunter waren 1452 beladene Dampfer mit 143.868 R.-T. (gegen 1326 mit 127.569 R.-T. in 1893) und 36 leere Dampfer mit 20.728 R.-T. (gegen 43 mit 14.835 R.-T. in 1893). — Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremische 3148 beladene Schiffe mit 436.904 R.-T. (gegen 2854 mit 397.005 R.-T. in 1893) und 789 leere Schiffe mit 185.303 R.-T. (gegen 901 mit 175.034 R.-T. in 1893), preussische 245 beladene Schiffe mit 19.672 R.-T. (gegen 303 mit 18.681 R.-T. in 1893) und 571 leere Schiffe mit 30.394 R.-T. (gegen 668 mit 30.071 R.-T. in 1893), oldenburgische 222 beladene Schiffe mit 6439 R.-T. (gegen 207 mit 7603 R.-T. in 1893) und 669 leere Schiffe mit 37.008 R.-T. (gegen 563 mit 33.665 R.-T. in 1893), anderer Nationalität 15 beladene Schiffe mit 3659 R.-T. (gegen 14 mit 2367 R.-T. in 1893) und 114 leere Schiffe mit 17.243 R.-T. (gegen 107 mit 17.169 R.-T. in 1893). — Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den bremischen Häfen Bremerhaven, Vegesack u. A. 2549 beladene Schiffe mit 334.007 R.-T. und 790 leere Schiffe mit 98.339 R.-T., nach den preussischen Häfen, und zwar insbesondere Geestemünde, Lehe und Blumenthal, 225 beladene Schiffe mit 26.732 R.-T. und 534 leere Schiffe mit 84.131 R.-T., nach den oldenburgischen Häfen, und zwar hauptsächlich nach Nordenham, Brake, Oldenburg, Elsfleth, 856 beladene Schiffe mit 105.935 R.-T. und 819 leere Schiffe mit 87.478 R.-T.

Oberweser: Angekommen sind auf dieser Stromstrecke beladen 1355 Schiffe und Flösse mit 192.447 R.-T. (gegen 1303 mit 176.888 R.-T. in 1893), leer 125 Schiffe mit 20.475 R.-T. (gegen 74 mit 13.034 R.-T. in 1893). Unter diesen Schiffen waren 41 beladene Dampfer mit 3645 R.-T. (gegen 44 mit 3834 R.-T. in 1893) und 3 leere Dampfer mit 163 R.-T. — Der Heimatsangehörigkeit nach entfielen auf Bremen 351 beladene Schiffe mit 73.177 R.-T. (gegen 343 mit 69.502 R.-T. in 1893) und 41 leere Schiffe mit 9465 R.-T. (gegen 35 mit 7956 R.-T. in 1893), auf Preussen 670 beladene Schiffe mit 93.727 R.-T. und 106 Flösse mit 2674 R.-T. (gegen 807 mit 92.517 R.-T. in 1893) und 79 leere Schiffe mit 10.447 R.-T. (gegen 37 mit 4931 R.-T. in 1893), auf Braunschweig 228 beladene Schiffe mit 22.869 R.-T. (gegen 153 mit 14.869 R.-T. in 1893) und 5 leere Schiffe mit 563 R.-T. (gegen 2 mit 147 R.-T. in 1893). — Was die Provenienz anbelangt, so kamen aus den preussischen Häfen Dreye und Bollen, Verden, Nienburg, Minden und Porta, Rinteln, Karlshafen, Münden u. A. 1143 beladene Schiffe mit 174.175 R.-T., 106 beladene Flösse mit 2674 R.-T. und 114 leere Schiffe mit 18.886 R.-T., aus den braunschweigischen Häfen Thedinghausen, Holzminden u. A. 106 beladene Schiffe mit 15.598 R.-T. und 11 leere Schiffe mit 1589 R.-T.

Abgegangen sind dagegen auf der Oberweser 826 beladene Schiffe mit 147.888 R.-T. (gegen 713 mit 127.504 R.-T. in 1893) und 537 leere Schiffe mit 60.234 R.-T. (gegen 472 mit 54 837 R.-T. in 1893). Unter diesen waren 38 beladene Dampfer mit 3385 R.-T. (gegen 33 mit 3017 R.-T. in 1893) und 3 leere Dampfer mit 150 R.-T. (gegen 10 mit 784 in 1893). — Der Heimatsangehörigkeit nach waren bremisch 339 beladene Schiffe mit 73 092 R.-T. (gegen 295 mit 62.541 R.-T. in 1893) und 52 leere Schiffe mit 9282 R.-T. (gegen 70 mit 12.205 R.-T. in 1893), preussisch 445 beladene Schiffe mit 68.796 R.-T. (gegen 376 mit 59.576 R.-T. in 1893) und 294 leere Schiffe mit 33.548 R.-T. (gegen 297 mit 33.114 R.-T. in 1893), braunschweigisch 42 beladene Schiffe mit 6000 R.-T. (gegen 41 mit 5143 R.-T. in 1893) und 191 leere Schiffe mit 17.404 R.-T. (gegen 105 mit 9518 R.-T. in 1893). — Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den vorgenannten preussischen Häfen 788 beladene Schiffe mit 142.613 R.-T. und 492 leere Schiffe mit 55.408 R.-T., nach den braunschweigischen Häfen 38 beladene Schiffe mit 5275 R.-T. und 45 leere Schiffe mit 4826 R.-T.

Quarantainenachrichten.

Christiania. Die norwegische Regierung hat Russland mit Ausnahme der Provinzen Wolhynien und Podolien für cholerafrei erklärt.

Malta. Die seinerzeit gegen Herkünfte aus den algerischen Häfen zwischen Tunis und Algier verfügten Quarantainemassregeln wurden aufgehoben.

Constantinopel. Auf Grund eines Conseilsbeschlusses werden Provenienzen aus dem Küstengebiete Hedjas zwischen Jaabo und Lith einer zehntägigen Quarantaine in den Lazarethen Camaran, Beirut oder Clazomene unterworfen.

Montevideo. Die Quarantaine gegen Herkünfte aus Argentinien, mit Ausnahme jener aus dem Hafen von Concordia, wurde aufgehoben.

Die Quarantaine gegen Provenienzen aus Rio de Janeiro wurde auf eine siebentägige reducirt; Herkünfte aus allen anderen brasilianischen Häfen erhalten nach erfolgter Desinfection freie Pratica.

Buenos Ayres. Die Quarantaine gegen Provenienzen aus Uruguay wurde aufgehoben.

Verschiedene Mittheilungen.

Brünner Localeisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. April wurde die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte betrug das Reinerträgniss des Stammunternehmens, sowie der neu erworbenen, in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres eröffneten Localbahn Přivoz — M.-Ostrau — Witkowitz zusammen 87.027 fl. Die Versammlung beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, gleichwie im Vorjahre eine $5^1/_2$ perc. Dividende = 11 fl. per Actie zu vertheilen. In den Verwaltungsrath wurden der Bürgermeister von Brünn Dr. Ritter von Wieser neu- und der Fabriksbesitzer Victor Ritter von Bauer wieder-, ferner gemäss dem mit der Stadtgemeinde M.-Ostrau abgeschlossenen Vertrage der dortige Bürgermeister Dr. Johanny und Gemeinderath Lichtenstern neugewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Carl Freiherr von Offermann zum Präsidenten und Wilhelm von Lindheim zum Vice-Präsidenten wiedergewählt.

Erste Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Eduard Freiherrn von Sochor und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter von Küchler die 23. ordentliche General-

versammlung der Actionäre der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 13.120 Actien mit 1312 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte schloss die Bilanz mit einem Reingewinne von 341.316 fl., welcher Betrag den Gewinn des Vorjahres um 83.000 fl. übersteigt. Die Versammlung beschloss über Antrag des Verwaltungsrathes, von obigem Reinerträgnisse 254.976 fl., d. i. 6 fl. 40 kr. per Actie oder 8 pCt. als Dividende an die Actionäre zu vertheilen, 8276 fl. dem Reservefonde zuzuwenden, 24.829 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath und 30.000 fl. für Erweiterungen und Neuherstellungen auf den Depotplätzen zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Hermann Ritter von Rittershausen, Dr. Julius Schloss und Béla Polyak, sowie die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses wurden mit Acclamation wiedergewählt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Secretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnot, die 38. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 40 Actionäre anwesend, welche 30.227 Actien mit 1456 Stimmen vertraten. Der pro 1894 vorgelegte Geschäftsbericht bespricht das im Vorjahre mit der österreichischen Regierung abgeschlossene Uebereinkommen, sowie die Aufnahme des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens im Betrage von 10 Millionen Gulden und macht Mittheilung über mehrere von der Gesellschaft projectirte Localbahnen und über die vom Bukowinaer Landtage beschlossene Localbahn-Action. Der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einhellig das Absolutorium ertheilt. Das Reinerträgniss des letzten Geschäftsjahres beträgt nach Abzug des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens per 2,263.278 fl., sowie der Abschreibungen und sonstigen Auslagen der Gesellschaft per 112.354 fl., dann nach Zurechnung des 428.181 fl. betragenden Gewinnvortrages 2,389.006 fl. Im Sinne des vom Verwaltungsrathe gestellten Antrages wurde beschlossen, den am 1. Mai 1895 fälligen Actiencoupon mit 10 fl. einzulösen, dem Verwaltungsrathe eine Gesammtentlohnung von 61.185 fl. zu bewilligen, der Witwe des verstorbenen Verwaltungsrathsmitgliedes Constantin Ritter von Tschorznicki eine Ehrengabe von 5000 fl. zuzuwenden und den verbleibenden Rest per 298.853 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurden die bisherigen Mitglieder des Revisionsausschusses Julius Kunewalder, Dr. Gustav Ritter von Schlesinger, Dr. Rudolf Sonndorfer, Eduard Fink und Emanuel Hüller, die beiden letzteren als Ersatzmänner, wiedergewählt. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Samuel Ritter von Hahn und Anton Ritter von Jaxa-Chamieč, dann der Bestätigung des an Stelle des verstorbenen Ritters von Tschorznicki cooptirten Mitgliedes Thomas Grafen Stadnicki schloss die Generalversammlung.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes, dann die beiden Vorgenannten, sowie Sergius Fürst Radziwill zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Generalversammlung.) Unter dem Vorsitze des Präsidenten Herrn Civilingenieurs E. A. Ziffer fand am 29. April die II. ordentliche Generalversammlung statt. Der Jahresbericht gibt ein erfreuliches Bild von der stetigen und gedeihlichen Entwicklung der Vereinsthätigkeit. Mit besonderer Befriedigung bespricht der Bericht die durch den Verein gemeinsam mit dem Verbande der österr. Localbahnen eingeleitete Action betreffs des neuen Localbahngesetzes, die auch Seitens der hohen Regierung ehrende Anerkennung fand. Im weiteren beleuchtete der Bericht die wichtigsten Arbeiten in dem abgelaufenen Geschäftsjahre unter Hervorhebung jener den Charakter der Actualität tragenden Anregungen, die theils aus dem Vereinsausschusse, theils aus dem Schosse der Vereinsmitglieder hervorgegangen sind. Auch auf dem Gebiete des Vortragswesens hatte der Verein eine erhöhte Thätigkeit bekundet. Die Thatsache, dass der Verein eine grosse Anzahl neuer, den angesehensten Kreisen angehörenden Mitglieder erworben hatte (gegenwärtig über 300), gibt zu der berechtigten Hoffnung Veranlassung, dass hiedurch die Wirksamkeit des Vereines in erhöhtem Masse zur Entfaltung gelangen wird. Endlich gedenkt der Bericht in Dankesworten des jederzeit coulanten Entgegenkommens der hiesigen Journale wie der in- und ausländischen Fachliteratur. Die Rede des Präsidenten klang in den Appell an die Mitglieder aus, mit allen Kräften der Erfüllung der durch die Tendenzen des Vereines anzustrebenden Aufgaben zu dienen.

Sodann hielt der Ingenieur der Union-Elektricitätsgesellschaft in Berlin, Carl Pollak, einen Vortrag: „Ueber elektrische Strassenbahnen in Deutschland mit Nutzanwendung auf Wien".

Der Vortragende hob zuerst die dankenswerthen Bestrebungen zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse hervor, berührte cursorisch die verschiedenen Bahnsysteme (Pferdebahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Kabelbahnen und Niveaubahnen mit Motorwagen), welche im allgemeinen, und speciell die Systeme der elektrisch betriebenen Niveaubahn, welche im besonderen und ausschliesslich für Wien hiebei in Betracht zu ziehen sind.

Er wies auf die rasche und gedeihliche Entwicklung des Strassenbahnwesens nach diesem Systeme in Deutschland hin, welche hauptsächlich in der entgegenkommenden und verständnissvollen Haltung der deutschen Behörden und Stadtverwaltungen, sowie in dem grossen Vertrauen ihren Grund hat, welches deutsche Pferdebahn-Gesellschaften und Capitalisten der neuen Betriebsart entgegenbrachten. Während Oesterreich heute über kaum 30 km Betriebslänge elektrischer Bahnen verfügt, hat sich im Laufe von drei Jahren in Deutschland die vollständige Einführung des elektrischen Betriebes in fast allen grösseren Städten vollzogen.

Mit 1. Jänner 1895 waren circa 250 km Strassenlängen mit 340 km Geleise, 550 Motor- und 420 Beiwagen in Betrieb, bei einem totalen Kraftaufwande von circa 9500 HP. Mit Ende dieses Jahres werden sich diese Zahlen verdoppelt haben.

Ueber elektrisch betriebene Strassenbahnen werden alsdann verfügen: Bremen, Remscheid, Hamburg, Gotha, Erfurt, München, Elberfeld, Barmen, Wiesbaden, Elbing, Leipzig, Dresden, Halle, Gera, Breslau, Essen, Chemnitz, Dortmund, Lübeck, Lichterfelde, Frankfurt, Hannover, Mölhausen, Bochum — Herne, Plauen, Spandau, Altenburg, Königsberg, Gelsenkirchen, Zwickau, Aachen, Düsseldorf, Schwelm, Strassburg, Stuttgart, Karlsruhe und Berlin.

Es wird des weiteren angeführt, dass in allen diesen Städten das System der oberirdischen Stromzuführung zur Anwendung gekommen ist und dies mit den von keinem anderen Systeme erreichbaren Vortheilen in Anlage und Betrieb, in Bezug auf Sicherheit und Ertragfähigkeit bei weitestgehender Wahrung der Interessen des fahrenden Publicums begründet.

Der Vortragende betonte, dass die hervorragendsten deutschen elektrotechnischen Firmen in eifrigstem Wettbewerbe mit der Ausführung dieser bereits hunderte von Millionen investirtes Capital erfordernden Anlagen beschäftigt sind und weist speciell auf die grosse Beliebtheit des Thomson-Houston-Systems in Europa hin. Nach diesem Systeme sind in Amerika 50 Percent aller elektrischen Bahnen ausgeführt. Nach Verlauf von fünf Jahren stieg in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika die Zahl der elektrischen Strassenbahnlinien von 37 auf 510, die Betriebslänge von 336 auf 14.500 km, die Zahl der Motorwagen von 327 auf 12.150.

In Europa sind nach dem Thomson-Houston-Systeme heute 160 km Strassenbahnen mit 368 Motorwagen in erfolgreichem Betrieb.

Unter den europäischen Städten wird Hamburg die grösste elektrische Strassenbahn besitzen. Diese ihrem Ausbau entgegengehende bedeutende Anlage, welche nach dem Thomson-Houston-Systeme von der Union-Elektricitätsgesellschaft in Berlin ausgeführt wird, schilderte Ingenieur Pollak an der Hand zahlreicher Vortragstafeln und Photographien eingehend, indem er besonders auf verwandte Verhältnisse in Wien hinwies, welche jene Anlage in berechtigter Weise als Vorbild für Wien erscheinen lassen.

Des bedeutenden technischen und finanziellen Erfolges wird an Hand des Jahresberichtes pro 1894 der Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg Erwähnung gethan, eine anologe Anlage für Wien empfohlen und deren Zweckmässigkeit eingehend erläutert.

Zum Schlusse entwickelte der Vortragende ein Bild des gegenwärtigen Standes der Verkehrsfrage in Berlin selbst und constatirte, dass dort städtische und staatliche Behörden, sowie die grossen Pferdebahn-Gesellschaften selbst in der Einführung des elektrischen Betriebes, und zwar ausschliesslich mit oberirdischer Stromzuführung einig sind und mit dem Bau demnächst begonnen werden wird.

In seinen Schlussfolgerungen plaidirt der Redner für ein ähnliches, ebenso rasches und zielbewusstes Vorgehen in Wien, welches aus den geschilderten Verhältnissen in deutschen Städten bereits heute die sicherste und beste Nutzanwendung ziehen kann.

An der dem Vortrage folgenden Discussion betheiligten sich nebst dem Vorsitzenden der Oberbaurath Kareis und Verwaltungsrath Mayer.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 10. Mai herausgegebene LXVIII. Stück enthält unter

Nr. 943: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 30. April 1895, Z. 395, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in mehrere oberschlesische Schlachthäuser.

Nr. 944: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 30. April 1895, Z. 24.050 ex 1894, womit die Kundmachung vom 19. November 1894, Z. 9650, betreffend die Durchführung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Küstenlandes in den Punkten 6, 9 und 10 ergänzt und abgeändert wird.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 11. Mai herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 945: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Mai 1895, Z. 12.562, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 13. Mai herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 946: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 9. Mai 1895, Z. 43.130, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Comitate Bacs-Bodrogh und den Städten Neusatz, Maria Theresiopel und Zombor in Ungarn nach Niederösterreich.

— (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 947: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 10. Mai 1895, Nr. 382 a, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat April 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3243·33	726·43	969·28	3000·54	1317·65	372·07	369·52	1320·20
Roggen	1231·65	499·62	766·17	965·10	85·29	200·36	200·36	85·29
Gerste	534·05	227·19	200·03	561·21	3503·89	1331·40	1255·35	3579·94
Hafer	806·07	15·30	506·44	314·93	101·00	204·79	102·65	203·14
Erbsen	401·57	97·36	200·82	298·11	768·76	99·46	150·00	718·22
Bohnen	319·95	—	178·43	141·52	223·26	—	35·00	188·26
Raps	78·78	22·72	90·58	10·92	959·88	—	129·10	830·78
Wicken	465·14	167·93	83·22	549·85	596·71	—	37·37	559·34
Leinsaat	410·64	102·17	301·81	211·00	—	—	—	—
Rübensamen	503·16	23·36	49·12	477·40	—	—	—	—
Mohn	121·47	—	4·07	117·40	409·77	201·90	—	611·67
Kleesaat	58·25	212·87	193·29	77·87	—	—	—	—
Senf	106·75	—	—	106·75	—	—	—	—
Diverse	643·25	627·78	433·26	837·67	100·86	292·40	305·33	87·93
Zusammen	8924·06	2722·73	3976·52	7670·27	8067·07	2702·38	2584·68	8184·77
Versicherungswerth ö.W. fl.	89.593	33.970	42.496	81·067	67.468	21.470	18.346	70.592
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	4	2	2	4	4	4	2	6
Versicherungswerth ö.W. fl.	7.130	6.848	6.180	7.798	14.250	4.300	1.600	16.950
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	—	1	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.000	—	—	6.000	9.600	—	—	9.600
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	2.400	—	—	2.400	4.500	—	—	4.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung von Personentarifen.

Am 30. Juni 1895 treten nachstehende Tarife ausser Wirksamkeit, und zwar:

1. Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt zugehörigem Nachtrag I.
2. Tarif für den Personenverkehr für einige derzeit concurrenzirte Relationen, giltig vom 16. Juni 1890.
3. Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. October 1876, sammt zugehörigen Nachträgen I—VIII.
4. Gebührentarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn, giltig vom 1. Jänner 1891, sammt zugehörigem Nachtrag I.

Ueber die mit 1. Juli 1895 an Stelle derselben zur Einführung gelangenden neuen Tarife wird eine besondere Veröffentlichung erfolgen.

Wien, am 13. Mai 1895. [339]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc.

Mit 1. Juni 1895 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc., Theil II, Heft 2, im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehre zur Einführung, durch welchen der Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehre vom 1. November 1892, nebst Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 4 Kronen pro Exemplar zu beziehen.

Die im vorbezeichneten neuen Tarife unter A, Punkt VI und VII, Seite 235—238, und im Anhange unter a, Seite 249, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn haben bis auf Weiteres keine Geltung. Bis zur Inkraftsetzung dieser Frachtsätze, die mittelst einer separaten Kundmachung erfolgen wird, finden die in den Ausnahmetarifen 3 und 11 im Tarife vom 1. September 1892 für die directe Beförderung von Frachtgütern zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Oesterreichisch-Russischen Grenzstationen andererseits enthaltenen Frachtsätze, welche mit Nachtrag III zu letzterem Tarife vom 1. Juni 1895 ausser Wirksamkeit gesetzt wurden, auch noch fernerhin Anwendung.

Wien, am 14. Mai 1895. [340]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr.

Theilweise Aufhebung des vom 1. Februar 1874 giltigen Tarifes.

Der im II. Nachtrage zu obgenanntem Tarife enthaltene Specialtarif für die Beförderung von Fassdauben und sonstigem Nutzholz, sowie der im Nachtrag XII zu diesem Tarife enthaltene Ausnahmetarif für den Transport von Spiritus und Sprit treten mit 30. Juni ausser Kraft.

Mit dem gleichen Termine werden in der auf Seite 21 bis 72 des genannten Tarifes enthaltenen Waarenclassification die Artikel, für welche die Tarifirung 2 B, 3, 3 (Bauholz und Stangenholz, Böttcherholz, Bretter und Bohlen, Daubholz aller Art u. s. w.), ferner die Artikel, für welche die Tarifirung 2 A, 2, 2 (Buchweizen, Dinkel, Frühgerste, Gerste, Getreide aller Art u. s. w.) vorgesehen ist, gestrichen.

Für die Abfertigung einschlägiger Sendungen sind die zutreffenden Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes massgebend.

Wien, am 14. Mai 1895. [341]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Lindau-Rangirbahnhof in den Verbandsverkehr.

Im vorstehend genannten Güterverkehre gelangen am 1. Juni 1895 zwischen Lindau-Rangirbahnhof (k.k.St.B.) einerseits und den ausserbayerischen Verbandstationen andererseits directe Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe das k. k. Bahnstationsamt Lindau-Rangirbahnhof, wie auch das Auskunftsbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, I., Johannesgasse 29, ferner die k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction Innsbruck Auskunft ertheilen.

Wien, am 13. Mai 1895. [342]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen.

Mit 1. Juli 1895 treten folgende Tarife zunächst ohne Ersatz ausser Wirksamkeit:

1. Der ab 1. Mai 1882 giltige provisorische Ausnahmetarif für den Transport von Borstenvieh von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der königl. Bayer. Staatseisenbahnen.
2. Der ab 25. April 1884 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Eis ab Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb nach Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Wien, am 14. Mai 1895. [343]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes und des Nachtrages I zum Anhange hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 gelangen die oben bezeichneten Nachträge zur Einführung.

Der Nachtrag VI zu Theil II, Heft 1, des Gütertarifes enthält:

Ergänzung des Titelblattes.

Vorwort.

A. Besondere zusätzliche Bestimmungen zu den reglementarischen Bestimmungen.

B. Besondere Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften.

I. Allgemeine Tarife:

Abtheilung A, Tariftabelle II,

Abtheilung C

Tariftabelle I,

Tariftabelle II,

Abtheilung D

Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

II. Ausnahmetarife:

Alphabetisches Verzeichniss der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.

Ausnahmetarif Nr. 1 (Lebensmittel etc.)
" " 2 (kleine Stückgüter in Eilfracht).
" " 5 (Kren).
" " 6 (Bier als Stückgut).
" " 7 (Bier in Fässern als Wagenladungstransport).
" " 8 (gebrauchte leere Bierfässer).
" " 14 (Baumwollwaaren).
" " 15 (Federn und Wolle).
" " 16 (Glas).
" " 19 (Harze).
" " 20 (Steinplatten).
" " 21 (Glaubersalz).
" " 22 (Soda).
" " 24 (Zink).
" " 25 (Holzstoff).
" " 26 (Werg).
" " 27 (Hörner etc.).
" " 28 (Malzkeime).
" " 31 (Spat).
" " 32 (Schiefer).
" " 33 (Eisen und Stahl).
" " 34 (Porzellanerde).
" " 35 (Thonerde).
" " 37 (Dachziegel).
" " 39 (Talkerde).
" " 41 (Cement).
" " 42 (Kreide).
" " 43 (Kalk).
" " 45 (Marmorsteine).
" " 46 (Bordsteine).
" " 49 (Düngemittel).
" " 52 (Torf).
" " 53 (Kartoffel).
" " 54 (Selz).
" " 55 (Eis).
" " 57 (Knochenfett).

III. Kilometerzeiger:

Aenderung von Stationsnamen.

Durch diesen Nachtrag werden die Nachträge I—IV aufgehoben und ersetzt.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1895.

Der Nachtrag I zum Anhange enthält die Coursunterschiedsbeträge zum Nachtrage VI.

Exemplare der vorerwähnten Drucksachen sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [344]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zu Theil IV, Heft 1 des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 gelangt zu dem oben erwähnten Tarife ein Coursunterschiedsbeträge enthaltender Anhang zur Einführung.

Die Coursunterschiedsbeträge werden bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im einfachen Betrage in Abzug gebracht.

Exemplare dieses Anhanges sind durch die betheiligten Eisenbahverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [345]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Coursunterschiedsbeträge enthaltenden Anhanges zu Theil IV, Heft 2 des Gütertarifes und zu den Nachträgen I und II hiezu.

Der oben angeführte Anhang gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 zur Einführung.

Die in demselben enthaltenen Coursunterschiedsbeträge werden von den betreffenden Frachtsätzen bis auf Weiteres im einfachen Betrage in Abzug gebracht.

Exemplare dieses Anhanges sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [346]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Gütertarifes, Theil II, Heft 9.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 tritt der Gütertarif Theil II, Heft 9, enthaltend Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien Böhmen, Mähren und Schlesien), der k. k. priv. Oesterreichischen

Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebenen k. k. priv. Kuttenberger Localbahn, der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der von derselben betriebenen Localbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der königl. Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. (Strecken Niederlahnstein—Frankfurt a. M. —Fulda nebst Seitenlinien, Hanau-Giessen [ausgeschlossen]) und der königl. Eisenbahndirection in St. Johann-Saarbrücken andererseits nebst einem Coursdifferenzen enthaltenden Anhange in Kraft.

Diese Coursdifferenzen werden vom 1. Juni 1895 bis auf Weiteres von den betreffenden Frachtsätzen im einfachen Betrage abgezogen.

Insoweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1895 in Kraft.

Exemplare des Tarifheftes 9 sind um den Preis von 3·60 Kronen, jene des bezüglichen Anhanges um 0·60 Kronen für das Stück bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1895. [347]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Nachtrag I zu Theil III, Tarifheft Nr. 3.

Mit Giltigkeit ab 1. Juni 1895 gelangt der Nachtrag I zu Theil III, Tarifheft Nr. 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.), zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Aenderung der Verbandsbezeichnung, Firmen- und Stationsnamen-Aenderungen, Aufhebung von Frachtsätzen und sonstige Aenderungen des Tarifes, und sind Exemplare desselben bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [348]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Kartirungs-Frachtsätzen.

Durch den am 1. Juni 1895 zur Einführung kommenden neuen Gütertarif, Theil II, Heft 9, für den in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverband werden die in Nr. 95 dieses Blattes vom 18. August 1891 mit Wirksamkeit vom 1. September 1891 kundgemachten Kartirungssätze für den Verkehr zwischen Prag (B.W.B.) und Furth i. W. (B.W.B.), ferner zwischen Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B.E.B., Prag (Staatsbahnhof), Kralup (B.E.B.) einerseits und Eger (B.E.B.), Franzensbad (B.E.B.) andererseits gegenstandslos und treten am 1. Juni 1895 vollständig ausser Wirksamkeit.

Wien, am 14. Mai 1895. [349]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des II. Nachtrages zu Theil II, Heft 7.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 gelangt Nachtrag II zu Theil II, Heft 7, sowie Nachtrag II zum bezüglichen, Coursdifferenzen enthaltenden Anhange zur Einführung.

Nachtrag II ad Theil II, Heft 7, enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie des Nachtrages I hiezu.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1895 in Kraft.

Exemplare der erwähnten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [350]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Zum Verband-Gütertarif Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1894 tritt mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält nebst einer Aenderung des Titelblattes und der Abänderung der Stationsbezeichnung Prag (B.W.B.) noch die Aufnahme der Station

Altpaka und der Ladestelle Schönweid (chemische Fabrik) in den Classentarif,

die Einbeziehung der Station Chrzanow (Frachtenstation) und Trzebinia in den Ausnahmetarif II für Eisen und Stahl etc.,

die Einführung directer Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 von Jasło, Mszana dolna und Ustrzyki nach Bojkowitz, dann von Mszana dolna nach Ungar.-Brod,

ferner eine Erweiterung des Ausnahmetarifes XVI für Borstenvieh und des Ausnahmetarifes XVII für Grosshornvieh, eine Berichtigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 Heller erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1895. [351]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Bahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 tritt zum Tarife für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2, vom 1. April 1895 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, neu einbezogene Stationen, sowie Tarifberichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1895. [352]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Verkehr eines gemischten Zuges von Neutitschein nach Hotzendorf an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung im Sommer 1895 zu besonders ermässigten Fahrpreisen (Tour- und Retourkarten).

In der Zeit vom 2. Juni bis inclusive 8. September 1895 verkehrt an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung der gemischte Zug Nr. 2832 von Neutitschein nach Hotzendorf. Bei diesem Zuge werden nach Hotzendorf lautende Tour- und Retourbillets II. und III. Classe zu nachstehenden besonders ermässigten Preisen ausgegeben, und zwar:

		II. Cl.	III. Cl.
		Kreuzer	
ab Neutitschein	zum Preise von	48	31
„ Blauendorf	„ „ „	24	17
„ Stranik-Hotzendorf	„ „ „	24	17
„ Murk	„ „ „	18	12

Die Fahrordnung dieses Zuges ist aus dem ab 1. Mai 1895 giltigen Fahrplane der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ersehen.

Die näheren Bestimmungen über die Ausgabe und die Benützung der erwähnten Tour- und Retourbillets sind der bezüglichen besonderen Kundmachung (Affiche) zu entnehmen.

Wien, am 15. Mai 1895. [353]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit 1. Juli 1895 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft. Derselbe enthält:

I. Die mit Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 81 vom 15. Juli 1893 (Seite 1317) verlautbarten Berichtigungen zu dem ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeiger.

II. Kilometerzeiger für die neu eröffneten Stationen, bezw. Haltestellen Borghetto, Gyékényes, Hermán und Mraclin, sowie für die Stationen Babocsa, Barcs, Berzencze, Góla und Vizvár.

III. Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des ab 1. April 1893 giltigen Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien Südbahnhof bei der Cassa V für Rundreise-Billets) zum Preise von 30 Hellern per Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Mai 1895. [354]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von ermässigten Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten II. und III. Classe innerhalb der Strecke Klagenfurt—Villach.

Vom 23. Mai 1895 angefangen gelangen bis einschliesslich 29. September 1895 nachstehende ermässigte Sonn- und Feiertags-Tour- und Retourkarten zur Ausgabe:

Relationen		Tour- und Retourkarten			
		II. Cl.	Stempel	III. Cl.	Stempel
von	nach	Kronen			
Klagenfurt . .	Velden a. W. .	2·20	0·08	1·40	0·04
Villach	Pörtschach a. S.	2·20*)	0·08	1·40*)	0·04
Villach	Velden a. W. .	1·60	0·04	1·00	0·04

*) Diese Preise haben auch für Töschling und Leonstein Giltigkeit.

Die näheren Bestimmungen über die Giltigkeit und Benützung dieser Tour- und Retourkarten sind aus den in den betreffenden Stationen angeschlagenen Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 10. Mai 1895. [355]

Sonstige Nachrichten.

Güteravisirung. (Verwendung von Correspondenzkarten.) Eine Handels- und Gewerbekammer hatte über Anregung mehrerer Interessenten das Ersuchen gestellt, es mögen für die Güteravisirung entsprechend vorgedruckte Correspondenzkarten anstatt der im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 22. Mai 1885, Z. 17.063, betreffend die Bestellung der Bahnavisi durch die Post, bisher in Gebrauch stehenden Bahnavisi verwendet werden.

Das Handelsministerium hat jedoch erklärt, diesem Ansuchen keine Folge geben zu können, da gegen die Durchführung der angeregten Neuerung nachstehende Gründe sprechen:

1. Der bei den Correspondenzkarten zur Verfügung stehende Raum für die schriftlichen Mittheilungen ist zu klein, um alle nöthigen Daten einzutragen.
2. Die Avisi werden im Localverkehre bisher zumeist schon bei der Ausfertigung der Begleitkarten (Eil- und Frachtkarten) durch Pausirung in der Versandtstation ausgestellt; durch die Ausfüllung der Correspondenzkarten würde daher gegenüber dem bisherigen Verfahren eine, namentlich für grössere Stationen empfindliche Mehrarbeit und sonach eine Verzögerung der Avisirung eintreten.
3. Die Verwendung von Correspondenzkarten an Stelle der seitherigen Avisi wäre für jene Empfänger, welche ausserhalb des Bestellungsbezirkes des der Bestellungsstation zunächst gelegenen Postamtes wohnen, in vielen Fällen mit einer Vertheuerung der Avisirung verbunden, weil von der im gemeinsamen Tarif-Theil I durch Zusatzbestimmung III lit. b zu § 68 des Betriebsreglements zugelassenen Erleichterung, wonach mehrere Avisi in einem Briefe vereinigt werden können, nicht mehr Gebrauch gemacht werden könnte.

[H.-M.-E. 10.981 vom 17. April 1895.]

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Belassung von Frachtsätzen des Tarifes Nr. 8.) Die für den Verkehr von den Reichsbahnstationen Hostenbach, Kochern und Spittel nach den bayerischen Stationen im Saarkohlentarif Nr. 8 bestehenden Frachtsätze bleiben noch bis zum 1. Juni in Kraft.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif 1 für Holz.) Der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) der Gruppen- und Gruppen-Wechseltarife der Preussischen Staatsbahnen erhielt mit Giltigkeit vom 10. Mai ab unter Ziffer 4, grobe Holzwaaren, folgenden Zusatz: „Rundholz, gelocht (Haspelholz)“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht cin anderer Termin bestimmt wird. vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung. welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
833	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Zinkweiss	Settenz	Budapest { dunaparti teher p. u. fövarosi közraktárak Józsefváros Kelenföld Lipótváros nyugoti palyaudvar deli vasut Ó-Buda-filatorigat	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Besteben keine directen Frachtsätze	ad a) 291 kr. ad b) 270 kr.		Im Kartirungswege		
834	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Königl. Sächsischen Staatsbahnen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes, Theil II — Heft 1	Leitomischl oder vice versa	Gröditz Nossen Pirna Waldheim Wendischfähre	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes Theil II — Heft I	Vom 20. Mai 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II, Heft 1	Besteben derzeit keine directen Frachtsätze	Pfge. A 121 B 2 A 118 B 2 A 104 B 2 A 125 B 2 A 99 B 2		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und sind dieselben von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abzuziehen
835	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Ziegel aus der Posit. Z. 1 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Ladestelle bei Bystrovan	Römerstadt	Bei Frachtzahlung für mindestens die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif und Mährisch-Schlesischer Nachbar-Verkehr	18·1 kr.	17 kr.	1·1 kr.	Im Kartirungswege		
836	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	a) Güter der Classe A 1 b) „ „ „ B	Sniatyn und vice versa Sniatyn und vice versa Sniatyn und vice versa	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar a) für mindestens 5000 kg b) „ „ 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893		a) 536 Pfennige b) 483*) „ a) 531 Pfennige b) 478*) „ a) 590 Pfennige b) 530 „		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten. dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig Landungsplatz

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
837	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Getreide, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten. Malz, Oelsaaten, b) Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Rumänien	Schönpriesen-Umschlag; Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Rumänien vom 1. Juni 1895		Ausnahmetarif für Getreide etc. des Elbeumschlags-Tarifes für Rumänien, ddo. 1. Juni 1895		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	Die bezüglichen Frachtsätze sind dem Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr mit Rumänien vom 1. Juni 1895 zu entnehmen
838	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Stockerau	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 97*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Vysočan Oe.N.W.B., B.N.B., Lieben Oe.N.W.B., St.E.G., Bubna					42*)				
				Schönpriesen-Umschlag	Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Stockerau					92*)				
					Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Vysočan Oe.N.W.B., B.N.B., Lieben Oe.N.W.B., St.E.G., Bubna					37*)				
				Dresden-Elbkai	Wien K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Stockerau					119				
					Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Vysočan Oe.N.W.B., B.N.B., Lieben Oe.N.W.B., St.E.G., Bubna					64				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
839	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar Mauer- und Dachziegel (Pfannen-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon) aus der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Haiding	Unter-Rohr transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 12	kr. 10	kr. 2	Im Kartirungswege		
				Wels					9	7	2			
				Steinhaus bei Wels					7·3	5·3	2			
840	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Zuckerrüben und b) Rübenschnitze aus der Pos. Z, 13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	a) Selčan	Wotic transit	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer a) 9	a) 7	a) 2	Im Kartirungswege		
				b) Wotic transit	Selčan				b) 9	b) 6	b) 3			
841	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H-19 und Holz der Pos. H-20 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Budigsdorf	Eisenberg a. d. March	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	kr. 22·3 (H-19)	kr. 20·3	kr. 2·0	Im Kartirungswege		
									18·0 (H-20)	16·0	2·0			
842	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Zündhölzchen, schwedische	Troppau	Lemberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Besteht kein regulirter directer Frachtsatz	214 kr.		Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter **Wagenräderpaare** im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

1. 120 Wagenräderpaare der Gruppe VIII,
2. 14 „ „ „ XXIII,
3. 12 „ „ „ XXVIII.

Sämmtliche Räderpaare sind mit Achsen aus Martinstahl und zum Theil mit Radreifen aus gleichem Materiale, zum Theil mit Radreifen aus Tiegelflussstahl zu liefern; die Radreifen sind nach System Glück-Curant zu befestigen. Die Herstellungsart der Räder ist im Offerte anzugeben, und haben dieselben Radscheiben aus Fluss- oder Schweisseisen zu erhalten.

Die Lieferung der Räderpaare hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen und gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Für die vorgenannte Lieferung werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offert auf die Lieferung von Räderpaaren“ bis zum 30. Mai 1895, Mittags 1 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind die Preise in Ziffern und Worten und getrennt für jede Gattung Räderpaare mit Radreifen aus Martinstahl und Radreifen aus Tiegelflussstahl einschliesslich aller Patentgebühren und Spesen sowohl franco einer zu bezeichnenden Station der westlichen, als auch einer Station der nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und die kürzesten Liefertermine, gerechnet vom Tage der Bestellung, anzugeben. In dem Offerte ist auch zu erklären, ob der Offerent sich verpflichtet, einen allfällig weiter gehenden Bedarf an Wagenräderpaaren der genannten Gruppen im Jahre 1895 über seinerzeitige Bestellung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu den gleichen Preisen und Bedingungen zu liefern.

Die k. k. General-Direction behält sich vor, keines der eingebrachten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 11. Mai 1895. *Nr. 71.591.*

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

EINLADUNG

zur

ausserordentl. (XXXVI.) Generalversammlung

der

Actionäre der k. k. priv. Böhmischen Westbahn,

welche den **11. Juni 1895,** 10 Uhr Vormittags, im Bureau der Gesellschaft, Wien I., Elisabethstrasse Nr. 9, stattfindet.

Tagesordnung:

1. Bericht über die Uebergabe des Betriebes der gesellschaftlichen Linie an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen;
2. Antrag auf Liquidation der Gesellschaft und Beschlussfassung über die Liquidationsmodalitäten.
3. Wahl von Revisoren.
4. Verlängerung der Dauer des Mandates der zum Austritte bestimmten Verwaltungsräthe.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in **Wien** bei der Centralcasse der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, I., Elisabethstrasse Nr. 9;

in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;

in **Frankfurt a. M.** bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne, und

in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,

und zwar in Wien bis zum 28. Mai mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 27. Mai mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignationsblankette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 10. Mai 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

VERORDNUNGS-BLATT des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 18. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 17. April 1895, Z. 21.870, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872 (R.-G.-Bl. Nr. 98) nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 17. April 1895.

Verzeichniss

des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 2392, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge					Original-Certificat rückgelangt
		Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	
5592	Bittham Hermann	.	.	.	1	.	*a*
7189	Wocel Carl	.	.	.	1	.	*b*
7788	Kögl Alois	1	.	.	.	.	1
8711	Sernik Alois	.	.	.	1	.	*c*
10095	Steyskal Johann	1	.	.	.	.	1
10173	Wantuch Rudolf	1	.	.	.	.	1
10319	Labędzki Victor	1	.	.	.	.	1
10400	Zagerbauer Mathias	1	.	.	.	.	1
10402	Meixner Alfred	1	.	.	.	.	1
10578	Janaczek Ernst	1	.	.	.	.	1
10634	Lewit Arnold	1	.	.	.	.	1
10872	Hermann Illes	1	.	.	.	.	1
11105	Smička Franz	1	.	.	.	.	1
11195	Lang Mathias	1	.	.	.	.	1
11201	Kubicsek Rudolf	1	.	.	.	.	1
11229	Prager Carl	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge					Original-Certificat rückgelangt
		Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	
11246	Báthory Daniel	1	.	.	.	.	1
11257	Ollesak Emil Adolf	1	.	.	.	.	1
11283	Mordavszky Josef	1	.	.	.	.	1
11354	Schweizer Josef	.	.	.	1	.	1
11360	Cražák Carl	1	.	.	.	.	1
11423	Kurzer Samuel	1	.	.	.	.	1
11516	Eckstein Josef	1	.	.	.	.	1
11546	Otcenásek Franz	1	.	.	.	.	1
11682	Satej Anton	1	.	.	.	.	1
11810	Piestrak Thomas	1	.	.	.	.	1
11946	Lipner Hermann	1	.	.	.	.	1
12010	Fuchshofer Franz	.	.	.	1	.	1
12025	Bürger Wenzel	.	.	.	1	.	1
12210	Binek Franz	1	.	.	.	.	1
12238	Glatzl Ernst	1	.	.	.	.	1
12257	Wintera Alois	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	strafgerichtlicher Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
12329	Siegl Carl	1	.	.	.	.	1
12408	Pesch Thomas	1	.	.	.	.	1
12419	Franjo Marko	1	.	.	.	.	1
12423	Heim Ferdinand	1	.	.	.	.	1
12506	Lackmayer Georg	1	.	.	.	.	1
12542	Hruška August	1	.	.	.	.	1
12567	Linek Anton	1	.	.	.	.	1
12580	Eibl Johann Adolf	1	.	.	.	.	1
12605	Kečkeš Ferdinand	1	.	.	.	.	1
12608	Kohout Friedrich	1	.	.	.	.	1
12616	Eisenthal Eisig	1	.	.	.	.	1
12638	Heid Carl	1	.	.	.	.	1
12668	Sawicki Adam Wojenich	1	.	.	.	.	1
12689	Udovc Franz	.	.	.	.	1	*d*
12716	Novak Alois	1	.	.	.	.	1
12742	Cerny Franz	1	.	.	.	.	1
12795	Berger Josef	1	.	.	.	.	1
12810	Pawlik Mathias	1	.	.	.	.	1
12811	Vulkan Samuel	1	.	.	.	.	1
12821	Rosenau Titus	1	.	.	.	.	1
12828	Riznyk Jan	1	.	.	.	.	1
12831	Lurtz Johann	1	.	.	.	.	1
12832	Končicky Wenzel	1	.	.	.	.	1
12844	Sieńczak Carl	1	.	.	.	.	1
12846	Scharmer Anton	1	.	.	.	.	1
12880	Silaj Janko	1	.	.	.	.	1
12907	Klanda Johann	1	.	.	.	.	1
12946	Kolankowski Vincenz	1	.	.	.	.	1
12951	Pietrowski Josef	1	.	.	.	.	1
12963	Saik Fedko	1	.	.	.	.	1
12990	Reisinger Anton	1	.	.	.	.	1
13005	Minkus Ferdinand	1	.	.	.	.	1
13022	Wilder Schulim	1	.	.	.	.	1
13042	Olechowski Stanislaus	1	.	.	.	.	*e*
13098	Duda Stanislaus	1	.	.	.	.	1
13099	Kolovits Anton	1	.	.	.	.	1
13113	Pauer Andreas	1	.	.	.	.	1
13171	Zavadil Alois	1	.	.	.	.	1
13209	Kraus Josef	1	.	.	.	.	1
13246	Goritschnigg Hermann	1	.	.	.	.	1
13258	Wojtowicz Johann	1	.	.	.	.	1
13276	Cohan Johann	1	.	.	.	.	1
13288	László Johann	1	.	.	.	.	1
13292	Inglot Andreas	1	.	.	.	.	1
13299	Radomski Franz	1	.	.	.	.	1
13311	Dokoupil Eduard	1	.	.	.	.	1
13350	Trüsz Aurelius	1	.	.	.	.	1
13360	Bock Anton	1	.	.	.	.	1
13374	Rottersmann Adolf (auch Abraham)	1	.	.	.	.	1
13419	Swoboda I Wenzel	1	.	.	.	.	1
13457	Theisinger Adam	1	.	.	.	.	1
13479	Novak Anton	1	.	.	.	.	1
13518	Gajowsky Jan	1	.	.	.	.	1
13535	Stojan Wenzel	1	.	.	.	.	1
13563	Brantner Johann	1	.	.	.	.	1
13578	Čivtu Georg	1	.	.	.	.	1
13588	Rybczuk Michael	1	.	.	.	.	1
13597	Suput Janko	1	.	.	.	.	1
13611	Zewko Andreas	1	.	.	.	.	1
13620	Stefaniszyn Johann	1	.	.	.	.	1
13623	Indruch Johann	1	.	.	.	.	1
13664	Antončić Anton	1	.	.	.	.	1
13678	Gawalko Michael	1	.	.	.	.	1
13679	Jurkovič Johann	1	.	.	.	.	1
13684	Huschek Franz	1	.	.	.	.	1
13702	Kašpar Johann	1	.	.	.	.	1
13740	Plěsink Stefan	1	.	.	.	.	1
13744	Ruszkiewicz Ludwig	1	.	.	.	.	1
13759	Suchy Mathias	1	.	.	.	.	1
13798	Kugerl Emil	1	.	.	.	.	1
13805	Bałusz Basil	1	.	.	.	.	1
13817	Opelt Cyril	1	.	.	.	.	1
13836	Medwecki Franz Josef	1	.	.	.	.	1
13844	Popara Lazar	1	.	.	.	.	1
13870	Zając Franz	1	.	.	.	.	1
13877	Medal Josef	1	.	.	.	.	1
13879	Chlad Adalbert Ignaz	1	.	.	.	.	1
13885	Ludwig Ignaz	1	.	.	.	.	1
13896	Schrempel Emerich	1	.	.	.	.	1
13910	Katz Johann	1	.	.	.	.	1
13935	Kochanowski Josef	1	.	.	.	.	1
13937	Kaplanck Anton	1	.	.	.	.	1
13956	Dradrach Josef	1	.	.	.	.	1
13959	Hlouschek Fridolin	1	.	.	.	.	1
13960	Voborsky Josef	1	.	.	.	.	1
13992	Dernjović Anton	1	.	.	.	.	1
14027	Smidovicz Rudolf, von	1	.	.	.	.	1
14035	Stipanović Emanuel	1	.	.	.	.	1
14048	Sienkiewicz Heinrich	1	.	.	.	.	1
14052	Tilzer Rudolf	1	.	.	.	.	1
14061	Kopp Carl	1	.	.	.	.	1
14068	Breindl Ignaz	1	.	.	.	.	1
14073	Weber Vincenz	1	.	.	.	.	1
14086	Seifert Rudolf	1	.	.	.	.	1
14088	Popielak Thomas	1	.	.	.	.	1
14100	Hein Eduard	1	.	.	.	.	1
14106	Dufek Johann	1	.	.	.	.	1
14107	Klapka Anton	1	.	.	.	.	1
14110	Budnik Michael	1	.	.	.	.	1
14124	Nestor Wasil	1	.	.	.	.	1
14128	Burgmann Josef Carl	1	.	.	.	.	1
14150	Fostel Johann	1	.	.	.	.	1
14215	Lepschina Anton	1	.	.	.	.	1
14222	Dziewiński Josef	1	.	.	.	.	1
14231	Pfohl Franz	1	.	.	.	.	1
14246	Hryniewiecki Georg Kornel	1	.	.	.	.	1
14269	Karas Anton Franz	1	.	.	.	.	1
14292	Károly Koloman	1	.	.	.	.	1
14374	Vit Josef	1	.	.	.	.	1
14466	Mervár Johann	1	.	.	.	.	1

Anmerkung.

a Bittham ist am 28. Juni 1882 gestorben.

b Wocel Carl stand in der Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

c Sernik ist am 5. December 1894 gestorben.

d Udovc: dessen Certificat ist bei einem Schadenfeuer verbrannt.

e Olechowski wurde zum Diener an der k. k. Universität in Lemberg ernannt; dessen noch nicht eingelangtes Certificat wurde bereits urgirt.

Die Certificate der unter *a* und *c* Angeführten konnten nicht aufgefunden werden.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Bachórz, bezw. von Dynów nach Sanok.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Andreas Fürsten Lubomirski in Przeworsk im Vereine mit Ludwig Ritter von Baldwin-Ramułt, Zdzisław Ritter von Skrzyński, Albert Grafen Starzeński, Zdzisław Ritter von Czeczel-Nowosielecki und Anton Ritter von Tyszkowski die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Bachórz, bezw. von Dynów über Krzemienna und Mrzygłód nach Sanok im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 2. Mai 1895. Z. 19.685.

Betriebseröffnung auf der Verbindungsstrecke Smiřic B.C.B.—Smiřic S.N.D.V.B.

Am 1. Mai 1895 wurde die Geleiseverbindung zwischen der Station Smiřic der Böhmischen Commercialbahnen und der Station Smiřic der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr, ferner für den Uebergang von Eil- und Frachtgütern eröffnet.

Eine Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in der Station Smiřic S.N.D.V.B. nach Stationen der Böhmischen Commercialbahnen, sowie eine Aufnahme von Eil- und Frachtgütern in den Stationen der Böhmischen Commercialbahnen nach der Station Smiřic S.N.D.V.B. findet vorläufig nicht statt.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

(Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57, pag. 911.)

Dem seinerzeit überaus fühlbaren Mangel an Güterwagen auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen, welcher die dauernde, das Budget des Staatsbetriebes in unökonomischer Weise schwer belastende Verwendung einer grossen Anzahl fremder Leihwagen bedingte, ist Dank der entgegenkommenden Fürsorge des hohen Reichsrathes Abhilfe gebracht worden, indem — einem Antrage der Regierung entsprechend — die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt wurde, 3000 Güterwagen im Kostenbetrage von 5,500.000 fl. gegen Bedeckung dieses Betrages durch ein in zehn Jahren mittelst Semestralraten rückzahlbares Specialanlehen anzuschaffen, und ist auf Grund dieser Zustimmung sohin das Gesetz vom 23. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 70, zustande gekommen.

Wenn hiedurch auch bezüglich des Güterwagenparkes die dringlichste, im wohlverstandenen eigenen Interesse des Aerars gelegene Remedur geschaffen wurde, so hat sich doch seither bezüglich der übrigen Fahrparkskategorien bei den Oesterreichischen Staatsbahnen gleichfalls ein empfindlicher Mangel ergeben, welcher nicht nur die Oekonomie des Betriebes in direct schädlicher Weise beeinflusst, sondern auch zu begründeten Beschwerden des Publicums Anlass bietet.

Was insbesondere den Stand der Locomotiven auf den k. k. Staatsbahnen betrifft, so ist derselbe nicht nur für eine rationelle und den Rücksichten der Betriebssicherheit entsprechende Abwicklung des Verkehres, sondern auch für eine ökonomische Instandhaltung der Maschinen dermalen schon weitaus nicht genügend.

Der Abgang an Locomotiven tritt sowohl bei dem Personenverkehr, dessen Bewältigung insbesondere an Feiertagen in den Localstrecken theilweise mit Lastzugsmaschinen bewirkt werden muss, als auch beim Frachtentransporte zutage und konnte bis nun lediglich durch forcirte Ausnützung des vorhandenen Materials einigermassen behoben werden, eine Ausnützung, deren Folgen nunmehr in Gestalt eines wachsenden Reparaturstandes mit dazu beitragen, den Mangel an dienstfähigen Locomotiven umso fühlbarer zu machen.

Ebensowenig kann der Stand der Personenwagen als ein dem heutigen Verkehre, was Zahl und Beschaffenheit betrifft, entsprechender angesehen werden, und würde in Anbetracht der so rasch steigenden Personenfrequenz nicht nur die Durchführung der heute bestehenden Fahrordnung in Frage gestellt, sondern es würden insbesondere auch die Seitens des heimischen wie des internationalen Reisepublicums gestellten berechtigten Anforderungen in Bezug auf allmälige Ausgestaltung des Fahrplanes unberücksichtigt bleiben müssen.

Gleichermassen würden beim Fortbestande der bisherigen Sachlage auch jene begründeten Wünsche, welche in Hinblick auf die Anstrengungen anderer Bahnen bezüglich der besseren Ausstattung der den internationalen Reise- und namentlich den Bäderverkehr vermittelnden Wagengarnituren allseits zutage treten, auf eine Erfüllung unter den dermaligen Verhältnissen nicht rechnen können.

Aber auch der Massenverkehr in den Localstrecken erfordert zu seiner Bewältigung dringend eine ausgiebige Vermehrung des Personenwagenstandes, soll nicht die an Tagen aussergewöhnlicher Frequenz nothgedrungen stattfindende Heranziehung gewöhnlicher mit Militärmannschafts-Einrichtung versehener gedeckter Güterwagen statt der mangelnden Personenwagen dritter Classe aus einem vorübergehenden Auskunftsmittel zur ständigen Institution werden.

Des Weiteren machen die Bedürfnisse der Postverwaltung, welche in Hinblick auf die rege Entwicklung des Brief- und Fahrpostverkehres eine stetige Steigerung aufweisen, und der selbstverständlich mit der raschen Zunahme der Personenfrequenz Hand in Hand gehende Aufschwung des Gepäcksdienstes eine nicht unwesentliche Vermehrung der Dienstwagen erforderlich.

Zur Sanirung dieser vorgeschilderten Verhältnisse und Ergänzung der vorangeführten Fahrbetriebsmittel-Kategorien auf einen den Verkehrsinteressen und den ökonomischen Rücksichten einigermassen entsprechenden Stand zeigt sich die Anschaffung von 139 Locomotiven sammt Tendern und Reservebestandtheilen, und zwar von 85 Personenzugs- und 54 Lastzugsmaschinen im approximativen Anschaffungswerthe von rund 4,950.000 fl., von 462 Personenwagen im Betrage von 3,410.000 fl. und von 185 Dienstwagen mit 700.000 fl. als unabweisliches Erforderniss.

Ausserdem ist noch die Nachschaffung von 500 Güterwagen um den voraussichtlichen Kostenbetrag von 940.000 Gulden dringend nöthig, nachdem die durch das Gesetz vom 23. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 70, ermöglichte Vermehrung dieser Wagenkategorie wohl genügte, um die vollständige Abstossung der Leihwagen programmgemäss zur Durchführung zu bringen, die über diesen Rahmen hinaus beschaffte Waggonzahl sich jedoch nicht als völlig ausreichend erweist, um der bereits seit Erlassung des citirten Gesetzes eingetretenen und in Zukunft zu erwartenden Verkehrssteigerung entsprechend Rechnung tragen zu können.

Es erscheint daher auf Grund der vorstehenden Ausführungen unter Zugrundelegung der derzeit geltenden Materialpreise ein Betrag von 10,000.000 fl. erforderlich, um die Ergänzung des Fahrparkes der Oesterreichischen Staatsbahnen in jenem Masse zur Durchführung zu bringen, welches gleicherweise den Rücksichten des Verkehres und jenen einer rationellen und ökonomischen Betriebführung entspricht. Im Falle der Durchführung dieser Fahrparksvermehrung steht andererseits zu erwarten, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung auf eine längere Reihe von Jahren hinaus der Nothwendigkeit, ausserordentliche Credite für analoge Zwecke anzusprechen, enthoben und in der Lage sein wird, sich auf jene Nachschaffungen beschränken zu können, welche der erfahrungsgemässen jährlichen Abnützung der Betriebsmittel entsprechen.

Was die Termine anbelangt, in welchen die im Vorigen besprochenen Fahrbetriebsmittel zur Bestellung gelangen sollen, stellt sich die Beschaffung von zwei Dritteln der Locomotiven und Personenwagen, sowie eines Drittels der Güterwagen als besonders dringlich dar und müsste dieselbe, um ihren Zweck vollkommen zu erreichen, in den Jahren 1895 und 1896 erfolgen, wogegen ein weiteres Drittel der Lastwagen im Jahre 1896 angeschafft und die Lieferung des Restes der in Rede stehenden Fahrbetriebsmittel für die Jahre 1897 und 1898 vorbehalten bleiben soll. Die in diesem Falle auf die einzelnen Lieferungsjahre entfallenden Anschaffungssummen würden in den Jahren 1895 und 1896 je 3,060.000 fl. und in den Jahren 1897 und 1898 je 1,940.000 fl. betragen.

Die Belastung der Budgets dieser Jahre durch directe Einstellung der auf sie entfallenden Beträge in den Staatsvoranschlag würde den Staatshaushalt insbesondere mit Rücksicht auf die noch in dieselbe Periode fallenden Annuitäten früherer Specialanlehen über Gebühr schwer treffen, und glaubt die Regierung aus diesem Grunde wie auch im Einklang mit den Intentionen, welche in früheren analogen Fällen, wie insbesondere beim Zustandekommen der gleichfalls die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen betreffenden Gesetze vom 26. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 132, 14. Jänner 1889, R.-G.-Bl. Nr. 9, und vom 23. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 70, wiederholt zum Ausdrucke gelangten, die Beschaffung des erforderlichen Gesammtbetrages von 10,000.000 fl. im Wege einer speciellen Creditoperation, und zwar erforderlichenfalls mittelst Ausgabe von steuerfreien Theilschuldverschreibungen, in Antrag bringen zu sollen. Für die Verzinsung des sohin aufzunehmenden Specialanlehens wird ein Zinsfuss von vier Percent und für die in Semestralraten zu bewirkende Tilgung die Dauer von zehn Jahren, von dem Jahre ab gerechnet, in welchem die Anschaffung erfolgte, ins Auge gefasst.

Die zu diesem Zwecke erforderliche Ermächtigung wird im Artikel I des vorliegenden Gesetzentwurfes angesprochen.

Anlangend die Höhe des in Aussicht genommenen Zinsfusses, hofft die Regierung, mit vier Percent für den Fall der Ausgabe steuerfreier Theilschuldverschreibungen das Auslangen zu finden, da in diesem Falle, wenn privates Capital nur unter lästigeren Bedingungen erlangbar wäre, der gleiche Vorgang erübrigt, wie er gelegentlich des von beiden Häusern des Reichsrathes beschlossenen Gesetzes, betreffend die Verstaatlichung der Telegraphen- und Telephonanlagen der Wiener Privat-Telegraphen-Gesellschaft, für das hienach aufzunehmende Anlehen zur Anwendung gelangen soll, indem die beantragte Creditoperation mit dem k. k. Postsparcassenamte durchzuführen wäre.

Artikel II des Gesetzentwurfes enthält die Bestimmung über die Einstellung der jeweilig fällig werdenden Annuitätenbeträge in den Staatsvoranschlag, Artikel III die Regelung des Wirksamkeitsbeginnes mit dem Kundmachungstage und die Vollzugsbestimmung.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 14. Mai Abends eine Sitzung, in welcher die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen, in Verhandlung gezogen wurde.

Referent Dr. Russ beantragte das Eingehen in die Specialdebatte über die Regierungsvorlage.

Abg. Graf Hompesch interpellirte den Herrn Handelsminister, welche Stellung derselbe den vom Hause in Eisenbahn-Angelegenheiten wiederholt gefassten Resolutionen gegenüber einnehme. Er fragte insbesondere, ob der Herr Minister die Eisenbahnlinie Rozwadów — Przeworski in Angriff zu nehmen gedenke.

Handelsminister Graf Wurmbrand erklärte, dass die Regierung auf alle Resolutionsbeschlüsse des Abgeordnetenhauses gebührende Rücksicht nehme; die Regierung müsse aber solche Resolutionen, welche unmittelbar die Ausführung einer Bahnlinie bezwecken, insofern mit Reserve aufnehmen, als ja jeder Bahnbau von einer Reihe von Vorbedingungen abhänge, welche, wie namentlich die Beitragsleistung der Interessenten, sich der Ingerenz der Regierung entziehen. Es gelte dies insbesondere von der in Discussion gezogenen Bahnlinie Rozwadów—Przeworski. Die Beiträge der Interessenten seien in ziffermässig bestimmter Weise noch nicht sichergestellt, auch fehlen noch die zur endgiltigen Beurtheilung des Kostenerfordernisses erforderlichen technischen Unterlagen. Es könne daher wegen Uebernahme eines finanziellen Opfers von Seiten des Staates keine positive Zusicherung gemacht werden. Doch gebe der Minister die Hoffnung nicht auf, dass auch dieses Bahnproject dereinst der Verwirklichung werde zugeführt werden; gegenwärtig sei es an den localen Factoren, durch Beitragsleistungen ihr Interesse an diesem Projecte in concreter Weise zu bethätigen. Der Herr Minister legte schliesslich die Gesichtspunkte dar, von denen die Regierung bei Ausarbeitung der Localbahntarife und Rentabilitätsberechnungen ausgehe.

Abg. Kaftan verwies bezüglich des Ausbaues der Localbahn Březnitz—Blatna—Strakonitz auf die ungleiche Betheiligung der Interessenten dieser Bahn, insbesondere einiger Grossgrundbesitzer, welche jede Unterstützung verweigerten, und betonte, dass solchen Vorfällen nur durch ein Gesetz, betreffend die Creirung von Eisenbahn-Genossenschaften, begegnet und dadurch die Last gleichförmig und gerecht auf alle Interessenten vertheilt werden könne. Redner fragte den Herrn Minister, ob derselbe gewillt sei, vom 1. Juli auf der Böhmischen Westbahn die Staatsbahntarife einzuführen, und betonte, dass seiner Ansicht nach eine solche weittragende Massnahme nur im Einverständnisse mit dem Reichsrathe durchgeführt werden sollte. Schliesslich stellte Redner an die Regierung die Bitte, sie möge bei den Anschlussverhandlungen der Localbahnen mit den grossen Privatbahnen im Interesse der ersteren interveniren.

An der weiteren Debatte betheiligten sich die Abgeordneten Dr. Ritter v. Meznik, Dr. Nitsche, Szczepanowski und Graf Hompesch.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. Dr. Russ wurde die Regierungsvorlage mit einigen unwesentlichen Aenderungen angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn St. Pölten-Kirchberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Johann Lieblein, Bürgermeister in Kirchberg a/Pielach, und Dr. Hermann Ofner, Bürgermeister in St. Pölten, vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station St. Pölten der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg nach Kirchberg a/d. Pielach im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 23.377.]

Projectirte Localbahn Rakonitz-Petschau. (Anordnung der Trassenrevision und politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des von Dr. Emanuel Milner in Prag vorgelegten Detailprojectes für die Theilstrecke Protiwitz—Petschau der Localbahn Rakonitz-Petschau sammt Abzweigung von Protiwitz nach Buchau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision bezüglich der angeführten Strecken von km 46·7 bis 58·4,5 und eventuell km 78—82 einzuleiten und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung (und zwar ohne Rücksicht auf die Strecke km 78—82) die politische Begehung und Enteignungsverhandlung vorzunehmen und den Bauconsens bei anstandslosem Commissionsergebnisse im h. ä. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 15.042.]

Projectirte Localbahn Stockerau—Absdorf-Hippersdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Julius Schaumann im Vereine mit Dr. Michael Ecker und Ignaz Weineck vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stockerau der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Linie Wien—Eger der Oesterr. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. Bei dieser Amtshandlung wird die Führung der Trasse über Zistersdorf, Nieder-Russbach und Stetteldorf in Erörterung zu ziehen sein. [H.-M.-Z. 24.958.]

Elektrische Localbahn Graz-Fölling. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Mai die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des von Carl Deisting in Graz vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Graz über Maria-Trost nach Fölling im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 3169.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest. Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines schmalspurigen Industriegeleises von der Station Ternitz zur Papierfabrik des Emil Hamburger in Blindendorf für den 20. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [G.-I.-Z. 9126.]

— (Adaptirungen in der Station Meidling.) Das Project für die Adaptirungen im alten Aufnahmsgebäude in der Station Meidling wurde genehmigt. [22. April, Z. 23.125.]

— (Bauliche Herstellung in Guntramsdorf.) Für die Herstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Guntramsdorf anlässlich der Umwandlung dieser Station in eine Doppelstation wurde der Bauconsens ertheilt. [27. April, Z. 20.083.]

— (Umgestaltung von Handschranken.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 6. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung der Handschranken bei der Wegübersetzung in km 151·886 in Zugschranken der Bauconsens ertheilt. [24. April, Z. 23.788.]

— (Herstellung eines Geleises am Bahnhofe in Wien.) Für die Aufstellung von Reservewagen wurde am Bahnhofe in Wien ein Geleise hergestellt. [10. April, Z. 21.062.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutschbrod hat die Localcommission, betreffend die Klage der Ortschaft Wilhelmau wegen Abweisung ihres Ansuchens um Verhaltung der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz zur Errichtung einer Wasserleitung in Wilhelmau auf den 21. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 25.373.]

Grazer Tramway-Gesellschaft. (Commissionelle Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die commissionelle Begehung, betreffend das von der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für eine zweigeleisige Linie mit Pferdebetrieb vom Jacominiplatze in Graz durch die Reitschulgasse, Sparbersbachgasse und Schillerstrasse zum Schillerplatze auf den 20. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 27.484.]

Prager Tramway. (Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Localcommission, betreffend die Verlängerung des von Baumgarten zur Kaiser Franz Josef-Brücke führenden Tramwaygeleises längs des Accishäuschens bei der Station unter dem Belvedere auf den 21. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 27.812.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat dem Reichstagsabgeordneten Georg Dedovich im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram)—Fiume abzweigende, über Dubovac, Jelsa-mala, Sarovskoselo, Netretić, Modruspotok, Griče, Ribnik und die Gemarkung der Gemeinde Brihova längs dem Laufe der Kulpa bis zur ungar.-krainerischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Austausch der Interimsscheine gegen Actien.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft verlautbart, dass die Interimsscheine für die im November v. J. emittirten 10.000 Stück Actien zu 100 Gulden vom 1. Mai angefangen bei der Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank gegen die mit Couponsbogen versehenen Actien ausgetauscht werden.

Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander von Országh und in Anwesenheit von 40 Actionären die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb statt (vergl. Vrdgs.-Bl. ex 1894, Nr. 38 und 43, und 24 ex 1895). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Dieser meldet, dass auf den gesellschaftlichen Linien im Ganzen 974.864 Züge verkehrt, welche insgesammt 6,818.329 Kilometer durchlaufen haben. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen fl. 1,863.216·71, aus dem Gütertransport fl. 53.392·31, während die verschiedenen Einnahmen sich auf fl. 118.290·35 bezifferten, so dass die Gesammteinnahmen inclusive des Gewinnvortrages von fl. 5786 99 kr. den Betrag von fl. 2,040.686·36 erreichten, um fl. 169.680 17 kr. mehr als im Jahre 1893. Laut dem detaillirten Betriebsausweise erforderten die Gesammtausgaben den Betrag von fl. 1,764.054·14, so dass ein Ueberschuss von fl. 276.632·22 resultirt. Die Direction beantragt, nach Ausscheidung der Tantièmen für die Direction und die Beamten, sowie des Honorars des Aufsichtsrathes mit zusammen fl. 29.999 den Betrag von fl. 208.387·50 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie und fl. 24.967·50 zur Einlösung des Coupons der Genussscheine mit je fl. 15 zu verwenden, dem Pensionsfond fl. 3750 zuzuweisen und fl. 9528·22 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand der Fonds und Reserven war zum Jahresschluss folgender: Statutenmässiger Reservefond fl. 273.660·99 (plus fl. 13.031·47), ausserordentliche Reserve fl. 44.366·11, Abschreibungsreserve fl. 778.564·40 (+ fl. 175.680·78) und Pensionsfond fl. 150.627·89 (+ fl. 6674·67), zusammen fl. 1,247.219·39

(+ fl. 195.386·92). Der Bericht erstattet weiter Meldung über die im Vereine mit der elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft ins Leben gerufene besondere Actiengesellschaft zum Baue der elektrischen Untergrundbahn, ferner, dass die Strassenbahn-Gesellschaft die Hälfte der Actien der neuen Gesellschaft in der Höhe von fl. 1,800.000 übernommen und diesen Betrag aus den Reserven und sonstigen freien Beständen der Gesellschaft bedeckt hat. Endlich wird erwähnt, dass die Gesellschaft die Actien der Neupest-Rákos-Palotaer Pferdebahn, gleichfalls zu Gunsten der verfügbaren Baarbestände, käuflich erworben hat.

Die Hauptbilanz per 31. December 1894 zeigt folgende Ziffern:

Activa: Eisenbahnlinien fl. 1,714.824·92, Vorarbeiten fl. 26.759·26, Gebäude und Immobilien fl. 1,092.699·79, eiserner Oberbau fl. 219.032·08, Betriebsmittel fl. 826.194·39, Inventar fl. 9132·99, Vorräthe fl. 130.517·30, Guthabungen fl. 1,047.201·51, Werthpapiere und Casse fl. 6,571.817·11, Totale fl. 11,638.179·35.

Passiva: Capital fl. 6,549.100, amortisirtes Capital fl. 681.300, Gesellschaftsfonds fl. 1,247.219·39, Creditoren fl. 2,887.677·74, Gewinn fl. 272.882·22, Totale fl. 11,638.179·35.

Die Betriebsbilanz per 31. December 1894 lautet:

Einnahmen: Personenbeförderung fl. 1,863.216·71, für verschiedene Güterbeförderung fl. 53.392·31, diverse Einnahmen fl. 118.290·35, zusammen fl. 2,034.899·37, hiezu der Gewinnvortrag per fl. 5786·99, Totale fl. 2,040.686·36.

Ausgaben: Direction und Centralbureau fl. 51.108·26, Betrieb und Controle fl. 189.524·74, Zugförderungsdienst fl. 611.897 76 kr., Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel fl 80.945·20, Erhaltung der Bahn und Gebäude fl. 76.787·99, allgemeine Spesen fl. 91.428·50, ausserordentliche Spesen fl. 60.591·80, Zinsen der Obligationen fl. 166.257, Steuern und Gebühren fl. 152.658·89, Capitals-Amortisationen fl. 68.500, Verluste und Abschreibungen fl. 214.354, Tantièmen fl. 29.999, Dividende fl. 233.355, Pensionsfond fl. 3750, Gewinnvortrag auf neue Rechnung fl. 9528·22, Totale fl. 2,040.686·36.

Zum Punkt 3 der Tagesordnung: Neue Projecte, weist General-Director Jellinek darauf hin, dass die Angelegenheit der Umgestaltung des Netzes auf elektrischen Betrieb sich noch immer im Stadium der Verhandlungen befindet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34). Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, sowie der Anträge der Direction, wonach nach jeder Actie eine Dividende von fl. 25 und nach jedem Genussschein eine solche von fl. 15 vom 1. Mai angefangen zur Auszahlung gelange, wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt und die Wahlen in diese beiden Körperschaften vorgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. Jänner die Schlussstrecke Mittenwalde—Töpchin der Kleinbahn Königs-Wusterhausen—Mittenwalde—Töpchin für den öffentlichen Verkehr; am 14. Jänner die 53·77 km lange Theilstrecke Stargard—Nörenberg der Saatziger Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Stargard (Anschlussstation an die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen), Saarow (5·23 km), Lübow (6·03 km), Mulkenthin (8·48 km), Storkow (12·51 km), Lenz (14·55 km), Alt-Damerow (18·29 km), Neu-Damerow (21·94 km), Uchtenhagen A (23·04 km), Uchtenhagen B (24·19 km), Trampke (28·14 km), Marienfliess (31·09 km), Mössin (37·32 km), Kasshagen (41·62 km), Ball (44·57 km), Kl.-Lienichen (47·42 km) und Nörenberg (53·77 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist ausgeschlossen, Leichen werden nur in den Stationen Stargard (Kleinbahnhof), Alt-Damerow, Trampke und Nörenberg angenommen und ausgeliefert; in Stargard werden Leichen und lebende Thiere im Uebergangsverkehre vom Hauptbahnhofe übernommen; die Betriebsleitung ist der Firma Lenz & Cie. in Stettin übertragen; ferner am 25. Jänner die 33·41 km lange Strecke Greifenhagen—Wildenbruch der Greifenhagener Kreisbahnen für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Greifenhagen (Anschlussstation an die Linie Stettin—Breslau der kgl. Preuss. Staatseisenbahnen), Vogelsang (5·25 km), Wyrow (7·39 km), Klein-Schönfeld (11·05 km), Borin (13·62 km), Gaebersdorf (18·50 km), Liebenow (22·22 km), Bahn (25·92 km), Marienthal (28·09 km) und Wildenbruch (33·41 km); die Beförderung von Expressgut und Fahrzeugen ist vorläufig ausgeschlossen; Leichen werden vorläufig nur auf den Stationen Greifenhagen und Bahn, lebende Thiere auf den Stationen Greifenhagen, Borin, Liebenow, Bahn und Wildenbruch angenommen und ausgeliefert; der Verkehr von Stückgütern und Wagenladungen findet auf allen Stationen statt; die Betriebsleitung erfolgt durch die Firma Lenz & Cie. in Stettin; die Haftung für die auf die neue Linie übergehenden fremden Betriebsmittel trägt die kgl. preussische Eisenbahn-Direction Breslau; die Wagen der neuen Bahnlinie tragen am Kasten die Anschrift „G.K.B.“ und am Langträger die Bezeich- „Greifenhagener Kreisbahnen“.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Verkehrsstellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 2. Jänner die Haltestelle Deutsch-Nettkow, zwischen den Stationen Rädnitz und Rothenburg a. O., im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr, mit Ausnahme von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen; am 15. Jänner die Haltestelle Vietznitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für die Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen und Einzelsendungen mit Güterzügen; ferner am 20. Jänner die Haltestelle Ambach an der Strecke Konitz—Nakel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg auch für die Abfertigung von Fracht- und Eilstückgütern.

b) In Bayern: Am 5. Jänner der Halteplatz Strass, zwischen den Stationen Laufen und Pölln der Localbahn Freilassing-Tittmoning, und am 12. Jänner die Haltestelle Arnhofen, zwischen den Stationen Thaldorf und Abensberg der Strecke Regensburg—Ingolstadt der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Einzelsendungen von Kleinvieh.

c) In Sachsen-Weimar: Am 1. Jänner die Haltestelle Neue Schenke-Ladegeleis der Weimar-Geraer Eisenbahn für die directe Abfertigung von Wagenladungen, mit Ausschluss von Langholz, Vieh und Fahrzeugen.

d) In Elsass-Lothringen: Am 14. Jänner der Haltepunkt Walheim i. Els., zwischen den Stationen Tagolsheim und Altkirch der Reichseisenbahnen, für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.

Frankreich. (Elektrische Locomotiven.) Nach dem „Journal des Transports“ hat die Französische Westbahn bei der Gesellschaft für die Erbauung von Hulmann-Locomotiven zwei elektrische Locomotiven von 108 t Gewicht bestellt, welche Züge von 196 t Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 62 engl. Meilen (100 km) per Stunde zu befördern vermögen. Diese Maschinen sollen den Dienst auf der Linie Paris—Dieppe versehen und diese Strecke in zwei Stunden zurücklegen.

Italien. (Elektrische Drahtseilbahnen in Genua.) Beim Ministerium für öffentlichen Arbeiten befindet sich gegenwärtig behufs Genehmigung ein Project der „Gesellschaft für elektrische Eisenbahnen und Drahtseilbahnen von Genua“ für den Bau und Betrieb nachstehender Ergänzungslinien:

1. Verlängerung von Piazza Corvetto nach San Gottardo über Piazza Manin und Staglieno;
2. Abzweigung dieser Linie von Piazza Manin nach S. Urgo über die Circumvallationsstrasse, Corso Principe Amedeo, Corso Solferino, Corso Magenta, Corso Paganini, Casteletto, Corso Firenze und Corso Ugo Bassi. Diese Linie würde die zwei Linien Piazza Corvetto—San Gottardo und Piazza Acquaverde—San Ugo in Verbindung setzen.

Diese Linien laufen insgesammt auf Communalgrund. Die Maximalsteigung wird 9·55 Percent, der Minimal-Curvenradius 25 m betragen.

— (Eisenbahn Fabriano — S. Arcangelo.) Ueber Auftrag des kgl. General-Inspectorates der Eisenbahnen hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Fabriano—Pergola der Linie Fabriano—S. Arcangelo am 20. April stattgefunden, und findet die Eröffnung in den nächsten Tagen statt.

— (Vom rollenden Materiale der Mittelmeerbahn zurückgelegte Kilometer.) Im ersten Trimester des Betriebsjahres 1894/95 hat das rollende Materiale der Mittelmeerbahn zurückgelegt:

a) Locomotiven	Kilometer	8,096.366
b) Personenwagen	„	35,662.312
c) Gepäckswagen	„	8,620.430
d) Frachtwagen	„	64,189.894

— (Italienische Secundärbahnen.) Die italienischen Secundärbahnen haben in den ersten 8 Monaten des Betriebsjahres 1894—95, d. i. vom 1. Juli 1894 bis 28. Februar 1895, im Vergleiche zu derselben Zeitperiode des Vorjahres nachstehende Einnahmen zu verzeichnen gehabt:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894—95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Turin-Rivoli	Lire	101.624	99.898	+ 1.726
Napoli-Nola-Baiano	„	236.982	246.758	— 9.776
Ferrovie del Lago di Lugano	„	52.022	47.188	+ 4.834
Turin-Ciriè-Lanzo	„	363.994	362.244	+ 1.750
Novi-Ovada	„	6.090	7.781	— 1.691
Sassuolo - Modena - Mirandola-Finale	„	210.137	208.496	+ 1.641
Neapel-Pozzuoli-Cuma	„	214.248	169.087	+ 45.161
Poggibonsi-Colle	„	31.588	38.370	— 6.782
Ferrovie Secondarie Sarde	„	458.692	446.696	+ 11.996
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	258.839	247.919	+ 10.920
Bergamo-Ponte della Selva	„	189.399	181.064	+ 8.335
Suzzara-Ferrara	„	191.713	188.156	+ 3.557
Ferrovie Nord-Mailand	„	1,613.938	1,622.320	— 8.382
Novara-Seregno	„	313.365	298.300	+ 15.065
Arezzo-Fossato	„	194.175	192.428	+ 1.747
Santhià-Biella	„	456.394	454.522	+ 1.872
Ferrovie Sarde della Compagnia Reale	„	1,047.597	1,057.915	— 10.318
Arezzo-Stia	„	93.800	99.082	— 5.282
Torre-Arsiero	„	98.300	105.146	— 6.816
Parma-Suzzara	„	91.900	94.741	— 2.841
Bologna-Portomaggiore	„	183.600	188.795	— 5.195
Cividale-Portogruaro	„	157.800	164.100	— 6.300
Conegliano-Vittorio	„	53.600	55.381	— 1.781
Padua-Montebelluna	„	87.500	91.416	— 3.916
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	474.900	481.133	— 6.233
Vicenza-Schio	„	223.800	227.971	— 4.171

Schweden. (Vicinalbahnen.) Nach den letzten statistischen Ausweisen betrugen die durchschnittlichen Einnahmen der schwedischen Schmalspurbahnen (3′ engl. = 0·91 m Spurweite) 140 £ 15 sh per Kilometer, die Betriebsausgaben 82 £ 11 sh, daher im Durchschnitt eine kilometrische Reineinnahme von 58 £ 4 sh erzielt wurde. Die durchschnittlichen Baukosten dieser Bahnen stellten sich auf 1681 £ per Kilometer, es verzinste sich sohin das Anlagecapital mit 3·46 pCt. Die kostspieligste Schmalspurbahn Schwedens ist die Linie Fillipstad—Norra—Berslag, welche 2882 £ per Kilometer kostete, während die billigste Bahnlinie Mariestad—Kinnekulle nur 1075 £ per Kilometer erforderte. Erstere besitzt auch die grössten Reineinnahmen (135 £ per Kilometer), dagegen die letztgenannte die niedersten, d. i. 8 £ 15 sh per Kilometer und Jahr. Die Bahn Näs-Morstryttan, welche wie die Fillipstad-Eisenbahn Bergwerksbezirke durchzieht, erzielte die höchste Verzinsung mit 6·33 pCt., ihr Baucapital betrug 1506 £ per Kilometer.

Aegypten. (Bahnnotizen.) Nach dem jüngsten Berichte Lord Cromer's über die Finanzen Aegyptens betrugen im Jahre 1894 die Einnahmen der Eisenbahnen dieses Landes 1,774.000 ägypt. Pfunde, somit um 155.000 Pfund mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben betrugen 767.000 Pfund und stellten sich daher auf circa 43 pCt. der Einnahmen. Im Jahre 1890 wurden bedeutende Tarifermässigungen im Personenverkehre, für lange Fahrten bis zu 50 pCt., eingeführt, in Folge welcher sich der Personenverkehr mehr als verdoppelte und dessen Einnahmen um circa 35 pCt. stiegen. Während im Jahre 1890 4,696.000 Personen befördert worden waren, haben im Jahre 1894 bereits 9,828.000 Reisende die Bahnen benützt; der Hauptantheil im Zuwachse entfällt auf die III. Classe. Gegenwärtig sind drei kleinere Bahnlinien localer Bedeutung im Baue, ausserdem aber noch zwei grosse Nilbrücken, eine in Dessouk im Delta, die andere in Oberägypten in Ausführung begriffen. Seit 1876 sind die Einnahmen der Bahnen, des Telegraphen und des Hafens von Alexandrien an die Verwaltung der unificirten öffentlichen Schuld abzuführen, von welcher auch Deficite dieser Verkehrsanstalten gedeckt werden. Im Jahre 1894 betrugen die Einnahmen der gedachten Verkehrsanstalten und des Hafens von Alexandrien zusammen 1,024.000 Pfund, und reichten dieselben zum ersten Male hin, um die Zinsen der hierin investirten Capitalien zu decken.

Schiffahrt.

Fiumaner Handelsverkehr mit dem Oriente und der Levante im Jahre 1894. (Statistischer Ausweis.) Dem officiellen statistischen Ausweise pro 1894 zufolge nahm der ungarische Handelsverkehr mit den östlichen Absatzgebieten sowohl via Fiume als via Triest einen nennenswerthen Aufschwung. Insbesondere gilt dies für den Import von Massengütern, welche vom Orient und der Levante herstammen, unter denen Jute, Reis, dann Tabak, Wein, Vallonea etc. die bedeutendsten sind. Ausserdem entwickelte sich in Folge des wachsenden Maisimportes auch ein lebhafter Verkehr mit den Häfen des Schwarzen Meeres. Die Verkehrsergebnisse des Oesterreichischen Lloyd in Fiume sind nun auch, so weit es sich um den Import handelt, recht befriedigend. Es wurden im Jahre 1894 mit den Dampfern des Lloyd Waaren im Gewichte von 215.101 q eingeführt (im Jahre 1893 nur 88.639 q), d. i. um ungefähr 143 pCt. mehr als im vorhergegangenen Jahre. Weniger zufriedenstellend gestaltete sich der Export, welcher sich nach wie vor zumeist über Triest bewegt. Es zeigt sich nur ein Plus im Export nach der Levante, während der Verkehr nach den anderen Destinationsländern stagnirte. Insbesondere muss hervorgehoben werden, dass der Export nach Ostindien und Aegypten nicht nur aus Oesterreich, sondern auch aus Ungarn den Weg über Triest verfolgt, und ist Fiumes diesbezüglicher Verkehr ganz unbedeutend. Nur dadurch ist erklärlich, dass im Jahre 1894 von Fiume mit den Lloyddampfern nur 120.253 q verschifft wurden, gegen 115.106 q im Jahre 1893.

Was die Details des Verkehres anbelangt, so gestaltete sich der Import wie folgt: Ostindien 95.948 q (gegen 24.283 q in 1893), wovon Jute 72.058 q (22.633 q), Reis 22.544 q (251 q), Pfeffer 608 q, Kaffee 300 q, Diverse 38 q. Häfen der Levante und des Schwarzen Meeres (die Türkei, Griechenland, Bulgarien, Rumänien und Russland) 88.285 q (gegen 43.098 q in 1893), wovon Wein 30.776 q, Tabak 12.531 q, Mais 21.778 q (in 1893 nichts), Hafer 6954 q, Gerbstoffe 12.545 q, Südfrüchte 801 q, Kleie 671 q, Weinhefe 144 q, Diverse 1761 q. Aegypten: Gesammtimport 15.741 q (5770 q), wovon Tabak 12.131 q, Kaffee 3278 q, Südfrüchte 300 q, Diverse 32 q. Von Brasilien wurden nur 4667 q Kaffee importirt, gegen 3301 q im vorhergehenden Jahre.

Hingegen wurden mit den Lloyddampfern von Fiume ausgeführt: Nach den Häfen der Levante und des Schwarzen Meeres 66.630 q (gegen 45.343 q), wovon Zucker (raffinirt) 38.222 q (in 1893 blos 12.951 q), Sprit 7229 q, Papier 4178 q, Kaffee 1936 q, Eisenwaaren 1364 q, Reis 1273 q, Reisstärke 537 q, Mehl 574 q, Getreide 466 q, Möbel 730 q, Cellulose 200 q, Wein 199 q, Holzwaaren 120 q, Hafer 95 q, Mineralwässer 52 q, Diverse 9452 q. — Nach Aegypten 2054 q (22.020 q), wovon Papier 727 q, Möbel 524 q, Sprit 204, Mehl 51 q, Getreide 56 q, Diverse 120 q. — Nach Ostindien 2319 q (1765 q), wovon Cellulose 1561 q, Papier 201 q, Möbel 81 q, Mehl 63 q und Diverse 396 q. — Nach Brasilien 46.375 q (42.668 q), wovon Mehl 44.202 q, Kartoffeln 690 q, Papier 580 q, Wein 318 q, Möbel 149 q, Liqueure 92 q, Eisenwaaren 53 q und Diverse 263 q. Ausserdem wurden auf den Lloyddampfern nach Albanien 848 q Zucker, nach der Levante 694.778 m³ und nach Aegypten 1,356.755 m³ Hölzer ausgeführt.

„Danubius“, ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) In Budapest fand am 27. März unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig Tolnay die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre des „Danubius“, ungarische Schiffbau- und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 129 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht über die Gestion der Direction im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher den Nachweis liefert, dass die Betriebsergebnisse des Vorjahres sich günstig gestalteten und die Fabrik selbst für das laufende Jahr 1895 noch mit Bestellungen versorgt ist. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, 70.000 fl. als 7percentige Dividende zu vertheilen, dem Reservefonde eine ausserordentliche Dotation von 10.000 fl. zuzuweisen und 7420·06 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Süddeutsche Schiffahrtsgesellschaft. (Vermehrung des Schiffsparkes.) Wie aus Budapest gemeldet wird, geht die Süddeutsche Schiffahrtsgesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25 ex 1894), deren Fahrzeuge die österreichische und die ungarische

Strecke der Donau befahren, einer bedeutenden Vergrösserung entgegen. Das Actiencapital soll zu diesem Zwecke auf 5 Millionen Mark erhöht und die neuen Actieneinzahlungen zur Vermehrung des Schiffsparkes verwendet werden. Die Gesellschaft beabsichtigt, insbesondere den Verkehr im Bereiche der unteren Donau zu cultiviren und denselben bis Sulina auszudehnen.

Preussen. (Elbestrombauten 1885/86—1893/94.) Im Bereiche der königl. preussischen Elbestrom-Bauverwaltung in Magdeburg sind in den Staatsrechnungsjahren 1885/86 bis einschliesslich 1893/94 insgesammt 14,850.695 Mk. für Regulirungsarbeiten an der Elbe und sonstige Erfordernisse des Elbestrom-Baudienstes verausgabt worden.

Auf die einzelnen Jahre vertheilen sich diese Auslagen folgendermassen:

1885/86: 1,330.785 Mk., und zwar:

Für Neubauten	489.818	Mk.
„ Regulirungswerke	463.640	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	96.134	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	22.274	„
„ die Unterhaltung des Dienstetablissements	40.252	„
„ Hilfe beim Messen	22.387	„
„ Baggerungen	19.852	„
„ die Centralverwaltung	176.428	„

1886/87: 1,561.702 Mk., und zwar:

Für Neubauten	595.975	Mk.
„ Regulirungswerke	559.015	„
„ Pflanzung und Cultivirung	18.551	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	60.222	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	21.984	„
„ die Unterhaltung des Dienstetablissements	15.605	„
„ Hilfe beim Messen	23.450	„
„ Baggerungen	20.251	„
„ die Centralverwaltung	246.641	„

1887/88: 1,219.762 Mk., und zwar:

Für Neubauten	244.904	Mk.
„ Regulirungswerke	572.116	„
„ Pflanzung und Cultivirung	25.314	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	61.508	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	20.571	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	12.509	„
„ Hilfe beim Messen	22.049	„
„ Baggerungen	24.175	„
„ die Centralverwaltung	1,219.762	„

1888/89: 1,335.737 Mk., darunter:

Für Neubauten	149.869	Mk.
„ Regulirungswerke	532.788	„
„ Pflanzung und Cultivirung	15.317	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	279.770	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	28.398	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	12.667	„
„ Hilfe beim Messen	22.191	„
„ Baggerungen	50.601	„
„ die Centralverwaltung	244.136	„

1889/90: 1,523.283 Mk., und zwar:

Für Neubauten	269.650	Mk.
„ Regulirungswerke	530.214	„
„ Pflanzung und Cultivirung	25.500	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	61.131	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	27.228	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	13.028	„
„ Hilfe beim Messen	31.099	„
„ Baggerungen	72.659	„
„ die Centralverwaltung	492.774	„

1890/91: 1,646.292 Mk., und zwar:

Für Neubauten	302.311	Mk.
„ Regulirungswerke	469.335	„
„ Pflanzung und Cultivirung	15.501	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	43.377	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	27.275	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	25.832	„
„ Hilfe beim Messen	31.809	„
„ Baggerungen	153.327	„
„ die Centralverwaltung	577.525	„

1891/92: 1,831.587 Mk., und zwar:

Für Neubauten	291.188	Mk.
„ Regulirungswerke	594.161	„
„ Pflanzung und Cultivirung	26.024	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	61.568	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	28.690	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	15.225	„
„ Hilfe beim Messen	23.108	„
„ Baggerungen	150.634	„
„ die Centralverwaltung	640.989	„

1892/93: 2,177.125 Mk., und zwar:

Für Neubauten	283.200	Mk.
„ Regulirungswerke	548.862	„
„ Pflanzung und Cultivirung	28.733	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	61.655	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	33.019	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	17.089	„
„ die Hilfe beim Messen	27.062	„
„ Baggerungen	239.123	„
„ die Centralverwaltung	938.382	„

1893/94: 2,224.422 Mk., und zwar:

Für Neubauten	390.953	Mk.
„ Regulirungswerke	529.977	„
„ Pflanzung und Cultivirung	23.057	„
„ die Räumung und Bezeichnung des Fahrwassers	63.804	„
„ die Unterhaltung der Fahrzeuge und Geräthe	27.892	„
„ die Unterhaltung der Dienstetablissements	13.181	„
„ Hilfe beim Messen	21.753	„
„ Baggerungen	275.675	„
„ die Centralverwaltung	878.130	„

Verschiedene Mittheilungen.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Moriz Ritter von Schreiner und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Dr. Carl Russ, die 24. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 13 Actionäre anwesend, welche zusammen 1520 Actien mit 151 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte hat in dem Berichtsjahre die Verfrachtung von Roheisen und Eisenfabrikaten den grössten Umfang seit dem Bestehen der Bahn erreicht. Der Frachtenverkehr betrug 5,576.200 (+ 926.419) Metercentner und lieferte eine Einnahme von 313.658 fl. (+ 44.300 fl.); ferner wurden 122.171 (+ 12.600) Personen befördert und daraus eine Einnahme von 29.074 fl. (+ 2410 fl.) erzielt. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht und den Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, von dem mit 104.516 fl. ausgewiesenen Reingewinne 5224 fl. dem Gewinn-Reservefond und 10.449 fl. dem Verwaltungsrathe als Tantième zuzuwenden, 88.000 fl., d. i. 27·50 fl. per Actie, als Dividende zu vertheilen und den Restbetrag von 843 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ueber den weiteren Antrag des Vorsitzenden wurde die Neuwahl des Verwaltungsrathes vorgenommen und in denselben die bisherigen Mitglieder Dr. Ferdinand Portugall, Carl Ritter von Knaffl, Dr. Leopold Link, Dr. Moriz Ritter von Schreiner und Heinrich Kauth wiedergewählt. Mit der Wahl der Herren Dr. Max Archer und Franz Sedelmayer, dann der Ersatzmänner Johann Selbacher und Ferdinand Deihold in den Revisionsausschuss schloss die Generalversammlung.

In der nach derselben abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Moriz Ritter von Schreiner zum Präsidenten und Carl Ritter von Knaffl zum Vicepräsidenten gewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Satzungen des Vereines.) Die Vereinssatzungen sind neu herausgegeben worden und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bescheinigung der Bezugsberechtigung bei Einreichung von Frachterstattungs-Ansprüchen durch andere Personen.

Bei Uebertragung der Frachterstattungs-Ansprüche von dem Bezugsberechtigten an andere Personen wird die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, vom Tage der Publication dieser Kundmachung im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt an, genau im Sinne der Bestimmungen vorgehen, welche von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen diesfalls im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 91 vom 11. August 1894, Seite 1599, kundgemacht wurden.

Diese Bestimmungen lauten:

Tarif-Theil I: Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. im Bereiche der österr.-ungar., sowie der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, enthält folgende Zusatzbestimmung VI c (neu VII c) zu § 61 Betriebsreglement:

„Frachterstattungs-Ansprüche, welche Namens der Berechtigten von anderen Personen eingebracht werden, finden nur dann Berücksichtigung, wenn dieselben nebst den Beweis-Documenten noch ausserdem mit einer Bescheinigung belegt sind, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des entfallenden Mehrbetrages an den Einreicher der Reclamation einverstanden ist.

Diese Bescheinigung, welche von Fall zu Fall beizubringen ist und bei der betreffenden Eisenbahn zurückbehalten wird, kann durch ein die Erklärung des obigen Einverständnisses enthaltendes einfaches kaufmännisches Benachrichtigungsschreiben des Berechtigten an die Bahnverwaltung erbracht werden.“

Da es bisher oft vorkam, dass die Parteien die obigen Bescheinigungen nicht separat, sondern auf den behufs Frachtreclamation einzubringenden Frachtdocumenten ausstellen liessen, welche in diesem Falle von der Bahnverwaltung laut Absatz 2 der obigen Vorschrift zurückzubehalten sind, wiewohl sie nach Erledigung der Reclamation noch zur Geltendmachung anderer Ansprüche oder zu sonstigen Zwecken benöthigt werden können, so werden die Parteien in ihrem eigenen Interesse aufgefordert, zur Vermeidung jeder Gefährdung oder Verzögerung die genannten Bescheinigungen stets in getrennter Ausfertigung beizubringen. Anderweitige Bescheinigungen werden als nicht bestehend behandelt werden.

Die P. T. Interessenten wollen daher bei Einreichung ihrer Frachterstattungs-Ansprüche im Sinne der citirten Bestimmungen vorgehen.

Wien, am 11. Mai 1895. [356]

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 gelangt zum Tarife vom 1. August 1894 für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Tarifbestimmungen.
2. Geänderte Bestimmungen über die Anwendung des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafen-Stationen transito seewärts.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 4 Hellern oder 4 Pfennig per Stück bezogen werden.

Wien, am 14. Mai 1895. [357]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil V, Heft 2, vom 1. April 1893 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Vom 15. Mai 1895 an werden die für Passau loco bestehenden Frachtsätze auch für Passau Donaulände Anwendung finden.

Wien, am 14. Mai 1895. [358]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif Theil V, Heft 1, vom 1. December 1893 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr).

Vom 15. Mai 1895 an werden die für Passau loco bestehenden Frachtsätze auch für Passau Donaulände Anwendung finden.

Wien, am 14. Mai 1895. [359]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II des Gütertarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen.
II. Aenderungen der Stationstarife für Bregenz.
III. Aenderungen des Vereichnisses der Stationen und der Anstosstaxen.
IV. Einen neuen Stationstarif für Saargemünd.
V. Aenderungen des Ausnahmstarifes Nr. 2 (Getreide etc.).
VI. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 4 (Steinkohlen etc.).
VII. Aenderungen des Kilometerzeigers.
VIII. Eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 5.
IX. Die Aufhebung von Frachtsätzen.

Exemplare des Nachtrages I sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 0·20 Mark = 10 Kreuzer ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1895. [360]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Neue Fahrpreise für den Luxuszug Wien—Karlsbad.

Am 1. Juli 1895 werden an Stelle der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. April 1895, Nr. 47, publicirten, vom 1. Mai 1895 an giltigen Fahrpreise für den Wien—Karlsbader Luxuszug neue Fahrpreise eingeführt werden, deren Veröffentlichung mittelst besonderer Kundmachung erfolgen wird.

Wien, am 15. Mai 1895. [361]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1895 tritt ein neuer Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien in Kraft.

Derselbe enthält besondere Bestimmungen, Vorschriften für die Reexpedition von Gütern, Classengut und Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen den Elbe-Umschlagsplätzen einerseits und Rumänien andererseits.

Durch denselben wird der bereits mit 31. December 1894 sammt Nachträgen I—III aufgehobene gleichnamige Tarif ersetzt.

Der Tarif kann von den Verbands-Verwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von ö. W. fl. 1·— = Mark 1·70 = Francs 2·10 bezogen werden.

Wien, am 11. Mai 1895. [362]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverkehr.

Einführung des Nachtrages II zu dem seit 1. September 1893 giltigen Tarife „Theil II, Heft 1“.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1895 tritt der Nachtrag II zum rubricirten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung eines Stationsnamens, Aufnahme der Station Brčka und Aufnahme eines neuen Ausnahmetarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 17. Mai 1895. [363]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Neue Zusatzbestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung.) Die in den Gruppen- und Gruppen-Wechseltarifen enthaltene zusätzliche Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, welche lautet:

„Leicht zerbrechliche Gegenstände, als: Gipsfiguren, Steingut-, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaaren werden bei Aufgabe als Stückgut auch unverpackt angenommen, wenn die Auflieferung in Mengen von mindestens 1000 kg erfolgt oder der Absender sich im Frachtbriefe zur Zahlung der Fracht für 1000 kg bereit erklärt. Thonröhren und Steingutröhren werden unverpackt auch in Mengen unter 1000 kg unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte zur Beförderung zugelassen“

wird mit sofortiger Giltigkeit auf den Bereich des Nord-Ostsee-Eisenbahnverbandes ausgedehnt.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif Nr. 30.) Der in Theil II, Heft 5, zweite Abtheilung der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife enthaltene Ausnahmetarif Nr. 30 für den Verkehr von Deutsch-Lissa nach Genf transit findet vom 8. Mai ab Anwendung auf folgende Artikel:

Alaunerde, natürliche;
Alaunstein, natürlicher;
Erden und Erdfarben aller Art des Specialtarifes III;
Kaolin;
Thonerde, nicht colloidale (nicht gallertartige);
Thonerdehydrat.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg Donaulände transito. (Eisen-Ausnahmetarif.) Am 30. Juni treten die Ausnahmefrachtsätze für Eisenwaaren und Façoneisen in Mengen von 10.000 kg (Ausnahmetarife 1 c und 2 c der Abtheilung a, Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) für die Station Mühlhausen i. Thür. ausser Kraft.

Ferner wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Ausnahmefrachtsätze für Eisenwaaren und Façoneisen in Mengen von 10.000 kg (Ausnahmetarife 1 c und 2 c der Abtheilung a, Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) für die Stationen Braunschweig (Haupt- und Ostbahnhof), Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg nach der am 1. April eingetretenen Erhöhung nur insoweit Anwendung finden, als sich dieselben niedriger stellen wie die der betreffenden Specialtarife.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Theil III A und III B.) Nach dem mit dem 20. December 1894 alten Stils (1. Jänner 1895 neuen Stils) eingeführten Deutsch-Russischen Gütertarif gelten die im Theil III A in den Tariftabellen B und im Theil III B in den Tariftabellen A ab Schnittpunkt östlich enthaltenen russischen Streckenfrachtsätze für Güter der Normalclasse II bis auf Weiteres auch für solche der Normalclasse I. Diese Tarifermässigung verliert mit dem 18. (30.) Juni ihre Giltigkeit. Vom 19. Juni alten (1. Juli neuen) Stils werden für die zur Normalclasse I tarifirenden Güter die höheren russischen Streckenfrachtsätze der Normalclasse I der vorgenannten Tariftheile erhoben.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Russische Streckenfrachtsätze.) Mit dem 1. Juli neuen Stils treten die in den Tariftabellen der Hefte 2 und 3 des Gütertarifes, Theil II, vom 1. März neuen Stils ab Schnittpunkt östlich enthaltenen russischen Streckenfrachtsätze der Normalclasse I, an deren Stelle bis zum obigen Tage die Streckensätze der Normalclasse II zur Anwendung kommen, in Kraft. Für die gemäss der Güterclassification in Heft 1, Theil II, des Tarifes auf den russischen Strecken zu der Normalclasse I tarifirenden Güter kommen daher von dem genannten Tage ab lediglich die hiefür in den bezeichneten Tariftabellen aufgeführten Streckenfrachtsätze zur Berechnung.

Westdeutscher und Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. (Papiersendungen zur überseeischen Ausfuhr.) Für Papiersendungen aus der Schweiz von Waldshut, Schaffhausen, Singen, Constanz, Friedrichshafen, Lindau und Bregenz zur überseeischen Ausfuhr werden fortan die Frachtsätze des Specialtarifes A^2, bezw. I zur Anwendung gebracht.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April 1894. (Berichtigung des Nachtrages I.) Im Nachtrag I vom 1. April unter I 1 werden in der 5. Zeile der neuen Fassung der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 B 1 der Verkehrsordnung die Worte „und L bis LIII“ in „L, LII und LIII“ berichtigt. Hienach werden die unter den Ziffern La und LI der Anlage B zur Verkehrsordnung genannten Gegenstände (gefettete Eisen- und Stahlspäne u. s. w., mit Fett oder Oel getränktes Papier u. s. w.) zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
843	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Eiserne Traversen, eiserne Heizungsröhren und eiserne Heizapparate, eiserne Gasrohre; dann Maschinentheile aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Wien Nordbahnhof	Troppau transito (für Bennisch)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zum Baue und zur ersten Einrichtung von Industrie-Etablissements in Bennisch bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	kr. 75·7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement in Bennisch als Aufgeber und Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Seitens der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.	Troppau transito (für Bennisch)					76·2	Verschieden			
				Brünn Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Neubaus)	Troppau transito (für Bennisch)					51·5	Verschieden			
				Troppau trans.	Bennisch					Verschieden	kr. 4			
			2. Maschinen (auch Werkzeugmaschinen), Werkzeuge, dann Gas-Einrichtungen, sowie Fabriks-Einrichtungsgegenstände, insoweit diese Artikel nach Classe I und II tarifirt werden	Wien Nordbahnhof	Troppau transito (für Bennisch)	Aufgabe in beliebigen Mengen				100·0	Verschieden			
				Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trans.	Troppau transito (für Bennisch)					100·7	Verschieden			
				Brünn Nordbahnhof trans. (für Sendungen von Neuhaus)	Troppau transito (für Bennisch)					69·3	Verschieden			
				Troppau trans.	Bennisch					Verschieden	kr. 4			
844	Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C	Reichenberg S.N.D.V.B.	Kolin Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	38 kr.	29·9 kr.	8·1 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
845	Böhm. Nordbahn		Schotter, Sand aller Art, ausgenommen Glassand	Neratovic	Satalic	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei. Lagerung ausgeschlossen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	8·5 kr.	6·0 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
846	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Mauer- und Dachziegel	Deutschbrod	Humpoletz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	30 Heller	15 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das „Comité für den Umbau des Thurmes und Daches der kathol. Kirche in Humpoletz" als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
847	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	K. k. Oesterr. Staatsbahnen (für die im Abschnitt A des Localtarifes, Theil II, Heft 1 bezeichneten Linien), k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Netz), k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (einschliesslich der Localbahnen der Oe.U.St.E.G.)	Schwefelkohlenstoff (zur Bekämpfung der Reblaus)	Rücksichtlich der Linien der publicirenden Verwaltungen		Aufgabe als Frachtgut 1. in beliebigen Quantitäten, 2. in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden		ad 1. 50 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe II ad 2. 50 „ „ „ „ „ „ „ „ A	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie eines von der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien ausgestellten Certificates, durch welches bestätigt wird, dass die Schwefelkohlenstoff-Transporte thatsächlich zur Bekämpfung der Reblaus bestimmt waren, bis längstens Ende März 1896	
848	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Oele, mineralische, als: Mineralschmieröl und Petroleum	Triest und Fiume	Breslau (B.F.Bhf.) Breslau (O.S.Bhf.) Gleiwitz Liegnitz Neisse Posen Waldenburg in Schl. (unterer Bahnhof)	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Gütertarif Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1893	Frachtsätze der Wagenladungsclasse B des vorbezeichneten Tarifes	Pfg. 307 (Breslau B.F.Bhf. und O.S.Bhf.) 255 346 270 406 265	Verschieden je nach Anwendung der Coursdifferenzen zu den Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
849	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Áta	Wien St.E.G., Wien (Matzleinsdorf) und Wien K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	98	91	7	Im Kartirungswege		
				Baranyavár-Monostor					105	98	7			
				Magyar-Boly					103	96	7			
				Pécs					86	79	7			
				Szt. Lörincz					80	73	7			
				Üszög					86	79	7			
				Trinitás					100	93	7			
				Villány					100·5	93	7·5			
				Abaliget	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.				89	82	7			
				Bükkösd					87	80	7			
				Sásd					91	87	4			
				Görgeteg	Wien (Matzleinsdorf)				79	72	7			
				Lábod					82	75	7			
				Tarnócza					73	66	7			
				Visonta-Csokonya					76	69	7			
									kr. ö. W. inclus. ungar. Steuer		kr. ö.W.			
850	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Halbstadt	Braunau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	5·8 kr.	5 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
851	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Telegrafen- und Elektricitäts-Isolatoren	Pécs	Wien St.E.G. " K.F.N.B. " (Matzleinsdorf)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif, Theil II — Heft 1	514 Heller	276 Heller	238 Heller	Im Kartirungswege		
852	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen												

852. In die Publication im „Verordnungs-Blatte" Nr. 4 ex 1895, Post Nr. 87 und 88, ist die vom dritten Tage nach dem Erscheinen der gegenwärtigen Publication giltige nachstehende Ergänzung aufzunehmen:

Nach → / Von ↓	Budapest d. p. t. p. u., " föv. közrakt., " Józsefváros, Köbanya felsö p. u., " alsó p. u., " hizlalda: a	b	c	Budapest Lipotváros, " nyugoti p. u., " Südb. loco, Ó-Buda-Filatorigát: a	b	c	Vácz: a	b	c	Pozsony, Pozsony flók-pályaudv.: a	b	c	Györ, Komárom-Ujszöny: a	b	c	Wien St.E.G., " K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau: a	b	c	Wien Lagerhaus, " Praterquai: a	b	c
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern																				
In Post Nr. 87: Zimony																	97			99	
In Post Nr. 88: Zimony loco . . .	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85	—	—	—
Zimony transit . .	49	43	41	52	46	44	53	47	45	84	78	76	65	59	57	91	85	83			

Bau-Ausschreibung.

Auf der für Rechnung der Concessionäre, bezw. der an deren Stelle tretenden Actiengesellschaft, der Ostgalizischen Localbahnen herzustellenden Linie Tarnopol—Kopyczynce ist in der Theilstrecke Tarnopol—Ostrów die Ausführung der restlichen Arbeiten des Unterbaues, dann aller Ober- und Hochbauarbeiten, ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues der Brücken, der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen 323.143 Gulden ö. W.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstige Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Dirction (XV .Bezirk, Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Tarnopol (Mićkiewiczgasse Nr. 38) einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 10. Juni 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des 17.000 fl. betragenden Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	Waaren nach Volumen per Cubikmeter fl.	kr.	Geld- und Werth-Sendungen für fl. 100 fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.	Fracht für Geldsendungen und Werthsachen für je fl. 100 fl.	kr.	Fracht für Packete und kleine Colli
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Fur Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. **Wien, 21. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Entscheidung über Fragen, welche sich aus der Ausübung des durch eine Eisenbahnconcession stipulirten staatlichen Einlösungsrechtes ergeben, gehört zur Competenz der Administrativbehörden.

(Plenar-Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 8. Jänner 1895, Z. 14.831 ex 1894.)

Die von der Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn unter freiwilliger Vertretungsleistung des P. wider das k. k. Eisenbahn-Aerar beim Landesgerichte Prag überreichte Klage wegen Uebernahme des gesellschaftlichen Directors P. nach dem bestehenden Dienstvertrage und Zahlung von 20.377 fl. 32 kr. wurde erstrichterlich wegen Unzuständigkeit des angerufenen Gerichtes zurückgewiesen, weil gemäss Art. 272 des Handelsgesetzbuches die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten, somit auch jene der Eisenbahnen, wenn sie gewerbsmässig betrieben werden, als Handelsgeschäfte anzusehen sind, daher das Unternehmen der Eisenbahn unter der angegebenen Voraussetzung als Handelsgewerbe im Sinne des Handelsgesetzbuches erscheint, mit der vorliegenden Klage aber die Uebernahme des gesellschaftlichen Directors P. mit allen demselben aus dem mit der Klägerin abgeschlossenen Dienstvertrage zustehenden Rechten und Pflichten als obersten leitenden Organes von Seiten des k. k. Eisenbahn-Aerars in Gemässheit des § 7 des zwischen dem letzteren und der Actiengesellschaft der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn abgeschlossenen Protokollar - Uebereinkommens vom 25. Juli 1892, betreffend die Einlösung des Unternehmens der genannten Eisenbahn durch den Staat, begehrt wird, daher diese Klage eine Streitigkeit aus der Veräusserung eines bestehenden Handelsgewerbes zwischen den Contrahenten zum Gegenstande hat, zu deren Entscheidung gemäss § 39 Einf.-Ges. zum H.-G. ohne Rücksicht auf die Eigenschaft der streitführenden Theile das Handelsgericht berufen erscheint.

Ueber Recurs der Klagsseite behob das Oberlandesgericht den angefochtenen Bescheid und verordnete dem Gerichte erster Instanz die gesetzmässige Erledigung der Klage unter Absehen von dem Abweisungsgrunde; denn die Unzuständigkeit des Landesgerichtes Prag zur Entscheidung dieser Rechtssache ist keine offenbare; es war daher die Klage nach § 1 Jur. Norm keineswegs von Amtswegen zurückzuweisen, sondern den Parteien die Erhebung der Einwendung der Incompetenz zu überlassen, weshalb der angefochtene Bescheid behoben und das weitere gesetzliche Verfahren angeordnet wurde.

In Stattgebung des Revisionsrecurses des Geklagten verordnete der Oberste Gerichtshof unter Abänderung beider untergerichtlichen Entscheidungen dem ersten Richter, die Klage, da sie einen vor die Verwaltungsbehörden gehörigen Gegenstand betrifft, als zur Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens nicht geeignet, der Klägerin zurückzustellen.

Hiebei wurde Nachstehendes erwogen:

Die Klägerin hat in ihrem Recurse wider den erstgerichtlichen Bescheid mit Recht geltend gemacht, dass es sich im vorliegenden Falle nicht um eine Veräusserung, sondern um die Einlösung der Bahn, somit um eine Form der Ausübung des staatlichen Hoheitsrechtes auf den Heimfall handle. Dieses Hoheitsrecht wird im § 8 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, geregelt, und in Betreff des vor Ablauf der Concessionsdauer eintretenden Einlösungsrechtes des Staates kommt der Schlusssatz des § 10 dieser Verordnung in Betracht. Da nun nach § 13 dieser Verordnung Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung derselben beziehen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören, die Einlösung der Bahn aber, wie die Klägerin selbst hervorgehoben hat, nur eine Form der Ausübung des Heimfallsrechtes darstellt, und in dem der Klage zu Grunde gelegten Protokollar-Uebereinkommen vom 25. Juli 1892 ein Abgehen von der vorcitirten

Competenzbestimmung weder im Allgemeinen, noch insbesonders hinsichtlich der im § 7 dieses Uebereinkommens vorgesehenen Uebernahme der Beamten enthalten ist, die Bestimmung des § 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 aber mit Rücksicht auf ihre uneingeschränkte Fassung auf alle sich aus einer Eisenbahnconcession ergebenden Angelegenheiten anzuwenden ist, so ergibt sich, dass die mit der vorliegenden Klage angeregte Frage nicht von den Gerichten zu entscheiden ist, sondern vor die administrativen Behörden gehört.

Bei Berathung der vorstehenden Entscheidung wurden für die Frage des Wesens des staatlichen Einlösungsrechtes hochbedeutsame Ausführungen zur Geltung gebracht, welche wir in Folgendem, dem Verordnungs-Blatte des Justizministeriums entnommen, veröffentlichen:

Es besteht kaum ein Zweifel darüber, dass von den drei in der staatsrechtlichen Literatur vertretenen Anschauungen über die juristische Natur der Eisenbahnconcession — nämlich: 1. sie ist ein Vertrag rein privatrechtlicher Natur; 2. sie ist ein der Revocation unterliegender Hoheitsact; 3. sie ist ein Hoheitsact unter gleichzeitiger Gewährung von Privatrechten — für das österreichische Recht mit Rücksicht auf die bestehende Gesetzgebung die dritte begründet erscheint. Die §§ 9, 10 und 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 (Eisenbahn-Concessionsgesetz) lassen diesen Standpunkt des österreichischen Rechtes klar hervortreten.

Von dieser Natur der Concession als zugleich Privatrechte begründenden Hoheitsactes ausgehend, ergibt sich zunächst die Bedeutung des § 13 der obigen Verordnung, wonach „Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen — nämlich sämmtlicher Bestimmungen dieser Verordnung — beziehen, von dem Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören". Mit Rücksicht auf die ganz allgemeine Fassung dieser Competenznorm unterliegt es keinem Zweifel, dass durch dieselbe auch die Judicatur über die im Rahmen der mehrerwähnten Verordnung und auf Grund derselben zwischen dem concessionirenden Staate und den Concessionären, bezw. ihren Rechtsnachfolgern begründeten Privatrechte, welche in materieller Beziehung gewiss nach § 13 a. b. G.-B. zu beurtheilen sind, den ordentlichen Gerichten entzogen und den administrativen Behörden zugewiesen wird.

In diesem Sinne liegen bereits wiederholte Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes vor.

Nun ist freilich in der Verordnung vom 14. September 1854 eine ausdrückliche Bestimmung über die Berechtigung des Staates zur Einlösung einer Eisenbahn vor Ablauf der Dauer des Privilegiums nicht enthalten. Der § 8 regelt nur das Heimfallsrecht nach Ablauf der Concessionsdauer. Aber dieser Umstand ist nicht entscheidend, denn diese Verordnung regelt nicht alle concessionsmässigen Beziehungen zwischen dem Staate und den Concessionären, sondern eröffnet in dieser Hinsicht dem Ermessen, bezw. Uebereinkommen der betheiligten Factoren einen weiteren Spielraum.

In dieser Richtung ist namentlich der Schlussabsatz des § 10 massgebend, woselbst bestimmt wird: „Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen sind insoferne massgebend, als in der diesfälligen Concessionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahn-Unternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird etc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen."

Mit Rücksicht darauf muss auch auf den Inhalt der einschlägigen Concessionsurkunden eingegangen werden; und in der That findet sich bereits in der ersten hieher gehörigen wichtigsten, unter ausdrücklicher Berufung auf das Eisenbahn-Concessionsgesetz erlassenen Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 97, in den §§ 19 und 20 das staatliche Einlösungsrecht vor Ablauf der Concessionsdauer normirt. Analoge Bestimmungen finden sich in den die Nebenstrecken betreffenden Concessionsurkunden, u. zw. vom 4. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 142, im § 8, vom 30. September 1881, R.-G.-Bl. Nr. 115, in den §§ 9 und 10, und vom 23. December 1882, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1883, im § 9.

Bei dieser Sachlage muss wohl zugestanden werden, dass auch die Normirung des staatlichen Einlösungsrechtes vor Ablauf der Concessionsdauer im vorliegenden, wie in den sehr zahlreichen analogen, andere Eisenbahnen betreffenden Fällen auf Grund der mehrerwähnten, die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnbauten regelnden Verordnung erfolgt, mithin als ein staatlicher Hoheitsact anzusehen ist, und mit Rücksicht auf § 13 dieser Verordnung auch jene Angelegenheiten, welche die Vollziehung der Bestimmungen über das genannte Einlösungsrecht betreffen, vom Rechtswege ausgeschlossen sind.

Für die vollständige Erörterung der Frage ist übrigens noch ein Umstand hervorzuheben. Die Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes in Betreff der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn ist nämlich nicht auf Grund der angeführten Bestimmungen der betreffenden Concessionsurkunden, sondern auf Grund des dem Gesetze vom 11. April 1886, R.-G.-Bl. Nr. 66, beigeschlossenen Protokollar-Uebereinkommens vom 26. April 1884 erfolgt. Im Artikel III dieses Uebereinkommens, welches in seiner äusseren Form nicht als eine Concessionsurkunde, sondern als ein Vertrag erscheint, wird dem Staate — unbeschadet der ihm auf Grund der bestehenden Concessionsurkunden zustehenden Einlösungsrechte — das Recht eingeräumt, vom 1. Jänner 1892 angefangen die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn gleichzeitig unter den dort näher bestimmten Modalitäten einzulösen. Auf Grund dieses Artikels und des Art. III des Gesetzes vom 11. April 1886, R.-G.-Bl. Nr. 66, ist dann das staatliche Einlösungsrecht bezüglich der Prag-Duxer Eisenbahn Seitens des Staates in der That ausgeübt worden, und die Protokollar-Vereinbarung vom 25. Juli 1892, auf deren § 7 die vorliegende Klage der Prag-Duxer Eisenbahn gestützt wird, ist ihrer Aufschrift und ihrem ganzen Inhalte nach in der That nichts Anderes als die Festsetzung der näheren Bestimmungen für die Einlösung der Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat.

Man könnte nun vielleicht, wenn auch von sehr formalistischen Erwägungen ausgehend, den Standpunkt vertreten, es falle zwar die Ausübung des in einer förmlichen Concessionsurkunde normirten staatlichen Einlösungsrechtes unter die Kategorie der Ausübung eines staatlichen Hoheitsactes und unter die Competenzbestimmung des § 13 der obigen Verordnung, nicht aber die Ausübung eines blos vertragsmässig stipulirten Einlösungsrechtes. Durch eine solche Argumentation würde jedoch rein formalistischen Erwägungen eine viel zu grosse Bedeutung beigelegt werden.

Abgesehen nämlich davon, dass diese Erwägungen auch vom formalen Standpunkte nicht den Anspruch auf unbedingte Richtigkeit erheben könnten, denn es trifft weder zu, dass der ganze Inhalt einer Concessionsurkunde dem Gebiete des öffentlichen Rechtes, und noch viel weniger, dass der Inhalt eines Vertrages stets dem Gebiete des Privatrechtes angehört — man denke nur an Staatsverträge — so muss doch bei der Beurtheilung des Charakters eines Rechtsinstitutes zunächst das Wesen der Sache und nicht die Form ins Auge gefasst werden. Wenn dies aber geschieht, dann wird sich nicht in Abrede stellen lassen, dass das staatliche Einlösungsrecht einer Eisenbahn vor Ablauf der Concessionsdauer mit Rücksicht auf die angeführten Bestimmungen der österreichischen Gesetzgebung als ein Institut des öffentliches Rechtes anzusehen sei.

Bei näherer Betrachtung wird man auch sofort gewahr, dass das in dem Protokollar-Uebereinkommen vom 26. April 1884 stipulirte staatliche Einlösungsrecht nach seinem Wesen und seinen festgestellten Consequenzen die vollständigste Analogie mit den in den verschiedenen Concessionsurkunden normirten Einlösungsrechten zeigt, und dass es somit vollkommen unangemessen wäre, dasselbe einmal nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes und dann wieder nach privatrechtlichen Grundsätzen zu behandeln.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Klausen-Leopoldsdorf—Rekawinkl. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. Mai die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, hinsichtlich des von Dr. Arthur Edlen von Gschmeidler in Wien und Consorten vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Klausen-Leopoldsdorf nach der Station Rekawinkl der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 19.916.]

Projectirte Localbahn Barzdorf - Jauernig. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. Mai die k. k. Landesregierung in Troppau beauftragt, hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Jauernig vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Barzdorf der projectirten Localbahn Lindewiese-Barzdorf nach Jauernig im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 23.586]

Projectirte Localbahn Borki wielkie - Grzymałów. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das günstige Ergebniss der in der Zeit vom 11. bis 13. December 1894 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska nach Grzymałów hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [14. April, H.-M.-Z. 1186.]

Projectirte Localbahn Otrokowitz-Wisowitz. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das anstandslose Ergebniss der am 22. und 23. März durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission der projectirten normalspurigen Localbahn von der Haltestelle Otrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wisowitz hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 22.609.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Elbogen—Neusattl. Herstellung einer Schleppbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Falkenau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für eine Schleppbahn von der Station Neusattl zur Josefizeche der Marien-Gewerkschaft in Neusattl für den 22. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9636.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Bilin: Bauliche Herstellung in Schwaz-Kuttowitz.) Aus Verkehrsrücksichten wurde in der Station Schwaz-Kuttowitz ein neues Geleise hergestellt. [26. April, Z. 19.588.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Bauliche Veränderungen in der Station Rumburg.) Für die Erweiterung und Umgestaltung der Station Rumburg, umfassend die Stationsverlängerung in der Richtung gegen Georgswalde nebst Abänderung den Ein- und Ausfahrten, die Verlängerung der durchgehenden Geleise Nr. IV und V, die Herstellung eines neuen durchgehenden Geleises Nr. VI, die Demolirung der bestehenden Locomotivremise und Auflassung des zugehörigen Geleises nebst Drehscheibe, ferner die Beseitigung der bestehenden Desinfectionsanlage, die Auflassung des vom Drehscheibengeleise abzweigenden, zu Zwecken der Rumburger Gasanstalt der Brüder Barnewitz errichteten Stutzgeleises, sowie die Reconstruction des auf Bahngrund befindlichen Theiles der derselben Firma gehörigen Huntebahn; dann die Unterdachung der zwischen dem Frachten- und Zollmagazin situirten Umladerampe, die Umgestaltung der bestehenden Wagenremise in eine Locomotivremise, Errichtung eines Depots daselbst und Verlängerung der Wasserleitung und endlich die Herstellung eines Kohlenschuppens nächst dieser Wagenremise, wurde der Bauconsens ertheilt. [1. Mai, Z. 24.824.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

Südbahn-Gesellschaft:

17. Mai. Wegen Hochwasser musste in der Strecke Polstrau—Csakathurn der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden. Derselbe wurde am

18. Mai wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate März.) Die im Reichs - Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat März ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.581·61 km, Folgendes:

Im Monat März betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 23,658.225 Mk. oder 3,974.394 Mk. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 625 Mk. oder 15·43 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 74,204.647 Mk. oder 3,335.245 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1929 Mk. oder 3·49 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar betrug die Einnahme:

A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 283,435.081 Mk. oder 2,545.642 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9193 Mk. oder 0·61 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 736,340.622 Mk. oder 8,625.988 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23.472 Mk. oder 0·30 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr: im Ganzen 11,285.364 Mk. oder 1,227.775 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1654 Mk. oder 10·01 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;

b) aus dem Güterverkehr: im Ganzen 28,877.711 Mk. oder 456.671 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4182 Mk. oder 1·33 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Württemberg. (Gesetz, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten-Verwaltung in der Finanzperiode 1895/97.) Der dem ständischen Ausschuss zugegangene Entwurf zu diesem Gesetze hat folgenden Wortlaut:

Art. 1.

In der Finanzperiode 1895/97 sind Eisenbahnen herzustellen:

1. Von Lauffen a. N. nach Güglingen.

   Für diese Bahn kommen in Verwendung 750.000 Mk.

   Von den Betheiligten ist die Erstattung der auf 157.000 Mk. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden zu übernehmen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

2. Von Schussenried nach Buchau.

   Für diese Bahn kommen zur Verwendung 440.000 Mk.

   Von den Betheiligten ist die Erstattung der auf 35.000 Mk. veranschlagten Kosten für den dauernd erforderlichen Grund und Boden zu übernehmen und der vorübergehend erforderliche Grund und Boden zur Benützung für die Zeit des Bedürfnisses, sowie das für den Betrieb in Buchau erforderliche Wasser kostenfrei zur Verfügung zu stellen und ausserdem ein baarer Beitrag zu den Baukosten im Betrage von 35.000 Mk. zu leisten.

Art. 2.

Zur Fortsetzung des Baues der nach Art. 2, Ziffer 1, des Gesetzes in Betreff der Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau u. s. w. in der Finanzperiode 1893/95 vom 15. Juni 1893 (Reg.-Blatt S. 156) herzustellenden Verbindungsbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim werden als zweite Baurate 5,770.000 Mk.

und für den nach Art. 2, Ziffer 4, desselben Gesetzes anzulegenden Güterbahnhof auf der Prag als weiterer Bedarf . . . . 630.000 „

bestimmt.

Zusammen 6,400.000 Mk.

Art. 3.

Es werden bestimmt für die Herstellung eines zweiten Geleises der Bahnstrecke Bietigheim—Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen und gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofes bei Heilbronn als vierte Rate . . . . 1,800.000 Mk.

Art. 4.

Für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen werden . . . . 4,640.000 Mk. verwendet, und zwar:

1. für die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf dem Bahnhofe Stuttgart, weiterer Bedarf . . . . 155.000 Mk.
2. für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt, vierte Rate . . . . 300.000 „
3. für die Erweiterung des Bahnhofes Göppingen, dritte Rate . . . . 80.000 „
4. für Grunderwerbungen zur Erweiterung des Bahnhofes Stuttgart . . . . 1,600.000 „
5. für den Bau einer neuen Locomotivwerkstätte in Esslingen mit Zufahrtsgeleise und 10 Beamten- und Arbeiter-Wohngebäuden und für die Herstellung einer kleineren Betriebswerkstätte in Bietigheim mit zwei Dienst-Wohngebäuden im Ganzen als erste Rate . . . . 500.000 „
6. für die Erweiterung der Station Vaihingen-Sersheim . . . . 160.000 „
7. für die Verlängerung des Kreuzungsgeleises der Station Sulz . . . . 45.000 „
8. für die Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf grösseren Stationen, weiterer Bedarf . . . . 550.000 „
9. für die Verstärkung des Oberbaues der Hauptbahnstrecke Mühlacker—Ulm, erste Rate . . 1,250.000 „

Art. 5.

Für die Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart werden als dritte Rate . . . . 1,000.000 Mk. bestimmt.

Art. 6.

Für die Bearbeitung neuer Bahnprojecte werden 20.000 Mk. bestimmt.

Art. 7.

Für Zwecke der Post- und Telegraphen-Verwaltung werden 1,037.000 Mk. bestimmt, und zwar:

1. für die Herstellung eines Postgebäudes am Bahnhofe in Heidenheim . . . . 79.000 „
2. für die Vergrösserung des Postgebäudes auf dem Bahnhofe in Reutlingen . . . . 110.000 „
3. für die Herstellung eines Postgebäudes am Bahnhofe in Schorndorf . . . . 76.000 „
4. für den Ankauf der Häuser Nr. 4 der Fürstenstrasse und Nr. 45 und 47 der Friedrichsstrasse in Stuttgart behufs Vergrösserung des Haupt-Postgebäudes . . . . 772.000 „

Art. 8.

Sofern für die in Art. 2 bis 4 erwähnten Bauten Grunderwerbungen erforderlich werden, sind die Kaufschillinge für die Bauplätze der Gebäude, sowie für die Grundflächen der Stationsanlagen, wie bisher, von der Grundstocksverwaltung zu bestreiten.

Aus verfügbaren Mitteln der Restverwaltung werden bestimmt:

für die Bahn von Lauffen a. N. nach Güglingen . . . . 180.000 Mk.
und für die Bahn von Schussenried nach Buchau . . . . 410.000 „

Zur Deckung des weiteren Aufwandes nach Art. 1 bis 7 sind Staatsanlehen unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen.

Frankreich. (Gesetzentwurf gegen Ausstände der Eisenbahnbediensteten.) Der von der Regierung dem Senate vorgelegte Gesetzentwurf gegen Ausstände der Eisenbahnbediensteten hat folgenden Wortlaut:

Art. 1. Der Art. 414 des Strafgesetzbuches wird wie folgt geändert: „Mit Gefängniss von sechs Tagen bis zu drei Jahren und mit Geldstrafe von 16 bis 3000 Frcs. oder nur mit einer dieser beiden Strafen wird bestraft, wer mit Hilfe von Gewaltthätigkeiten, vermittelst betrügerischer Handlungen oder Umtriebe eine gemeinschaftliche Arbeitseinstellung herbeigeführt, aufrechterhalten, herbeizuführen oder aufrecht zu erhalten zu dem Zwecke versucht hat, um die Erhöhung oder Ermässigung der Gehalte zu erzwingen oder die freie Ausübung der Gewerbe oder Arbeit zu beeinträchtigen. Wenn die strafbaren Handlungen auf Grund eines verabredeten Planes begangen sind, so kann den Schuldigen durch richterliches Erkenntniss der Aufenthalt während wenigstens zwei und höchstens fünf Jahren verboten werden."

Art. 2. Der Art. 415 des Strafgesetzbuches ist durch nachfolgende Bestimmung zu ersetzen: „Mit Gefängniss von zehn Tagen bis zu zwei Jahren und mit Geldstrafe von 15 bis 500 Frcs. oder nur mit einer dieser beiden Strafen wird bestraft, wer ausser den im vorhergehenden Artikel vorgesehenen Fällen eine gemeinschaftliche Arbeitseinstellung Seitens der Arbeiter oder Beamten eines öffentlichen Dienstzweiges, auf welche die besonderen Bestimmungen des Art. 51 des Aushebungsgesetzes vom 16. Juli 1883 Anwendung finden, herbeigeführt oder aufrechterhalten, herbeizuführen oder aufrecht zu erhalten versucht hat."

— (Die Wohnungsfrage für die Eisenbahnbeamten.) Nach einem in der „Revue générale des chemins de fer" veröffentlichten Aufsatz haben es die französischen Eisenbahnverwaltungen stets für unerlässlich gehalten, gewissen Beamten, deren ständige Gegenwart nothwendig ist, wie Stationsvorstehern und ihren Vertretern, Aufsehern, Lampenputzern, in eigens dazu errichteten Gebäuden Wohnung zu geben. Die Gesellschaften wünschten zugleich, anderen Beamten, wie Strecken- und Werkstättenbediensteten, Wohnuug zu geben, doch hat die Aufsichtsbehörde die Ausführung dieser Absicht bisher verhindert; am 15. Januar 1884 sprach sich nämlich der Staatsrath gegen die Gemeinnützigkeit der von der Westbahn geplanten Bauten beim Bahnhof Achères, die zur Unterbringung von 400 bis 500 Bediensteten dienen sollten, aus.

Bei der Mittelmeerbahn werden 5 % des festen Gehaltes als Miethsentschädigung für die Dienstwohnung einbehalten; der Mindestbetrag beläuft sich auf 60 Frcs. jährlich, für den die Bahnwärter ihr Häuschen nebst Garten haben. Von den 48.000 Beamten des äusseren Dienstes haben bei dieser Bahn 7282 (15 %) Dienstwohnung, bei der Westbahn von 29.200 Beamten 4692 (16 %) und bei der Nordbahn von 37.888 Beamten 5045 (13·31 %). Mehrere Bahnen, die nicht für eigene Rechnung Arbeiterwohnungen bauen konnten, haben die Hilfe von anderen Gesellschaften in Anspruch genommen; so hat die Gesellschaft für billige Wohnungen für die Orléansbahn 94 Wohnungen bei den Werkstätten von Ivry, und für die Mittelmeerbahn 40 Wohnungen bei dem Bahnhof Bercy hergestellt. Der Selbstkostenpreis einer Wohnung beträgt etwa 5000 Frcs., die Miethe 283 Frcs.

Im Jahre 1894 wurde von den Beamten der Orléansbahn unter dem Schutze und der Mitwirkung der Direction die körperschaftliche Actiengesellschaft „Cottage d'Athis" gebildet. Diese Gesellschaft besitzt ein in Antheilscheine von 100 Frcs. zerfallendes Grundcapital von 20.000 Frcs. und hat von der Orléansbahn bei Juvisy ein Gebiet von 7500 m² zum Preise von 2 Frcs. für 1 m erworben. Die Orléansbahn hat der Gesellschaft 80.000 Frcs., die mit 3 % zu verzinsen und in 30 Jahren zu tilgen sind, zur Verfügung gestellt, und mit diesen Mitteln hat die Gesellschaft 19 Häuser von zwei bis vier Zimmern gebaut und an ihre Antheilhaber vermiethet oder verkauft; jeder Miether hat einen Garten von 300 bis 500 m². Diese 19 Wohnungen waren am 1. Januar bezogen; der Miethspreis beträgt 5 % des Selbstkostenpreises. Will der Miether in 15 Jahren Eigenthümer werden, so hat er das Doppelte zu zahlen. Dieses Beispiel wird von der Bruderschaft der französischen Eisenbahnen, die 76.000 Mitglieder hat und über ein Capital von mehr als 15 Millionen verfügt, befolgt werden.

— (Ruhegehaltscasse der Westbahn.) Die Westbahn, die bereits durch Hauptversammlungsbeschluss vom 31. März 1892 den Zuschuss der Gesellschaft zur Ruhegehaltscasse der Beamten von 5 auf 8 % der Gehaltsbezüge erhöhte, hat diesen Zuschuss in Anbetracht des ständigen Sinkens des Zinsfusses weiter auf 12 % erhöht, während die Gehaltsabzüge der Mitglieder (4 %) dieselben bleiben.

— (Ueberschreitung der Bahn durch Radfahrer.) Durch Erlass vom 27. März hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahnverwaltungen die Annahme folgender Regeln für die Ueberschreitung der Bahnübergänge in Schienenhöhe durch Radfahrer empfohlen: Wenn das Fahrrad schmal genug ist, um durch die Fussgängerschranke zu gehen, so ist der Radfahrer als Fussgänger, ist dies nicht der Fall, so ist er als Fuhrwerkbesitzer zu behandeln; ebenso ist die Schranke zu öffnen, sobald eine grössere Gruppe die Bahn überschreiten will, auch wenn die einzelnen Fahrräder für die Fussgängerpforte nicht zu breit sind.

— (Unentgeltliche Beförderung von beurlaubten Mannschaften.) Der Staat hat neuerdings einen Vertrag mit den Eisenbahngesellschaften geschlossen, nach dem die beurlaubten Mannschaften des Heeres im Falle einer Mobilmachung unentgeltlich zu ihren Truppentheilen zurückzubefördern sind.

— (Verbandstarife zwischen Eisenbahnen und Schiffahrtslinien.) Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat in Gemeinschaft mit der Algerischen West- und Ostbahn, sowie

mehreren französischen Schiffahrtsgesellschaften einen Verbandstarif für Wein von Algerien, Tunis und Corsica nach Paris dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt. Die Handelskammer von le Havre erhob dagegen Widerspruch und wünschte zu wissen, wieviel von den vorgeschlagenen festen Preisen auf die Eisenbahn entfiele. Der Minister hat darauf, soweit die grundsätzliche Frage in Betracht kommt, folgendes erwidert: „Die Frachtsätze des Seeverkehres unterliegen im Allgemeinen nicht der Verwaltungsaufsicht; wenn aber ein Verbandstarif mit der Eisenbahn hergestellt wird, so unterwerfen sich die Schiffahrtsgesellschaften freiwillig dieser Aufsicht und verzichten auf die Freiheit zur Aenderung dieser Sätze für alle unter den Bedingungen dieses Tarifes ausgeführten Sendungen. Der im Verbandstarif von einem zum anderen Ende eingeführte Satz bildet also ein untheilbares Ganzes, und dieser Gesammtpreis unterliegt demnach allein der Umfrage, weil nur er auf die gegenseitige Lage zwischen Erzeuger, Verbraucher und Handeltreibenden von Einfluss ist. Die Vertheilung des Gesammtpreises unter die einzelnen Verkehrsanstalten ist eine innere Frage und für die Verkehrsinteressenten ohne Belang.

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate März.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates März zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 8 amerikanische, 1 dänischer, 7 deutsche, 19 englische, 13 französische, 1 holländischer, 2 italienische, 8 norwegische, 3 österr.-ungarische, 1 portugiesischer, 1 russischer, 2 schwedische, 1 spanischer, zusammen 67. In dieser Zahl sind 8 vermisste Segelschiffe mitinbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 belgischer, 2 deutsche, 10 englische, 1 französischer, 1 spanischer, zusammen 15. In dieser Zahl ist ein vermisster Dampfer mitinbegriffen. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 32, Zusammenstoss 4, Feuer 2, gescheitert 3, abandonnirt 4, condemnirt 14, vermisst 8, zusammen 67; an Dampfern: Strandung 9, Zusammenstoss 3, Feuer 1, gescheitert 1, vermisst 1, zusammen 15.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2740 Tonnen Gehalt ist am 21. März mit 1239 Gewichtstonnen factischer Ladung nebst 11.813 Stück verschiedener Holzgattungen von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 75 Colli Bier, 3 Colli Alkohol, 42 Colli Esswaaren, 53 Colli behauene Steine, 82 Colli Zucker, 2 Colli Manufacte, 5363 Stück verschiedene Hölzer; nach Samarang 8 Colli Metallwaaren, 140 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 20 Colli Erdwachs; nach Suakim 118 Colli Zucker; nach Suez 5 Colli Manufacte, 12 Colli Metallwaaren, 2 Colli Glaswaaren, 3 Colli Rum, 114 Colli Zucker, 22 Colli Bier, 16 Colli Esswaaren; nach Gedda 800 Colli Zucker, 4 Colli Manufacte, 50 Colli Zündhölzchen; nach Aden 12 Colli Glaswaaren, 42 Colli Tabak, 100 Colli Kartoffeln, 4 Colli Metallwaaren, 115 Colli Papier, 8 Colli Alkohol, 38 Colli Zucker, 2400 Stück verschiedene Hölzer; nach Zanzibar 7 Colli Manufacte, 75 Colli Mehl, 10 Colli Glasperlen; nach Massaua 7 Colli Manufacte, 72 Colli Zucker, 12 Colli Alkohol; nach Mombassa 10 Colli Glasperlen; nach Chinde 553 Colli Glasperlen; nach Mozambique 30 Colli Mehl; nach Dar-es-Salaam 60 Colli Bier; nach Hodeidah 1 Collo Manufacte; nach Maurice 14 Colli Holzwaaren; nach Bagdad 14 Colli Manufacte, 49 Colli Zündhölzchen, 27 Colli Papier; nach Kurrachee 2 Colli Musikinstrumente, 15 Colli Papier, 8 Colli Manufacte, 5 Colli Garne, 8 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Metallwaaren; nach Bombay 5 Colli Spielwaaren, 32 Colli Kurzwaaren, 201 Colli Metallwaaren, 75 Colli Schwefel, 8 Colli Mützen, 64 Colli Manufacte, 156 Colli Zucker, 26 Colli Knöpfe, 32 Colli Garne, 150 Colli Quecksilber, 954 Colli Papier, 5 Colli Musikinstrumente, 100 Colli Talg, 67 Colli Lampen, 193 Colli Glaswaaren, 231 Colli Glasperlen, 3 Colli Baumwollwaaren, 20 Colli Holzwaaren, 104 Colli Wein, 30 Colli Esswaaren, 25 Colli Manufacte; nach Bushire 50 Colli Baumwollwaaren; nach Colombo 5 Colli Garne, 8 Colli Holzwaaren, 15 Colli Papier, 25 Colli Mehl, 56 Colli Zucker, 3950 Stück Bretter; nach Bassorah 53 Colli Metallwaaren, 24 Colli Glasperlen; nach Rangoon 61 Colli Garne, 11 Colli Manufacte, 26 Colli Seife, 4 Colli Metallwaaren, 5 Colli chemische Producte; nach Melbourne 12 Colli Alkohol, 27 Colli Manufacte; nach Madras 9 Colli Lampen, 96 Colli Papier, 69 Colli Seife, 5 Colli Metallwaaren, 27 Colli Baumwollwaaren, 8 Colli Garne, 4 Colli Holzwaaren, 18 Colli Papier, 37 Colli Glasperlen; nach Calcutta 17 Colli Knöpfe, 17 Colli Papier, 17 Colli Manufacte, 22 Colli Seife, 200 Colli Schwefel, 106 Colli Garne, 3 Colli Spielwaaren, 25 Colli Quecksilber, 41 Colli chemische Producte, 213 Colli Wein, 20 Colli Esswaaren, 13 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Lampen, 93 Colli Metallwaaren, 8 Colli Glaswaaren, 111 Colli Glasperlen; nach Singapore 130 Colli Bier, 136 Colli Papier, 30 Colli Wein, 23 Colli Manufacte, 1 Collo Mützen, 400 Colli Schwefel, 61 Colli Garne, 4 Colli Glaswaaren, 7 Colli Holzwaaren, 8 Colli Glasperlen; nach Penang 8 Colli Baumwollwaaren, 21 Colli Manufacte, 45 Colli Papier, 3 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Garne; nach Soerabaya 2 Colli Manufacte, 498 Colli Mehl, 45 Colli Seife, 245 Colli Erdwachs; nach Batavia 20 Colli Erdwachs, 2 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Wein, 6 Colli Papier; nach Samarang 25 Colli Mehl, 22 Colli Erdwachs, 11 Colli Papier; nach Manila 225 Colli Bier, 3 Colli Glasperlen, 57 Colli Papier, 6 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 900 Colli Quecksiber, 14 Colli Manufacte, 1137 Colli Zündhölzchen, 25 Colli Alkohol, 7 Colli Metallwaaren, 15 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 58 Colli Bier; nach Yokohama 4 Colli Manufacte, 5 Colli Lampen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 704.733 fl. ö. W.

Preussen. (Weichselstrompolizei.) Der Minister für Handel und Gewerbe hat unterm 7. März 1895 zur Regelung des Schiffahrtsbetriebes und der Flösserei auf der Weichsel (mit Ausnahme der todten Weichsel) von der preussisch-russischen Grenze bis zum Ausflusse in die Ostsee, auf der Nogat bis zum Ausflusse in das Frische Haff, auf der Drewenz von Leibitsch abwärts, sowie auf den schiffbaren Strecken des Ferse- und des Schwarzwasserflusses eine Verordnung erlassen, welche den Titel „Polizeiverordnung, betreffend die Ausübung der Schiffahrt und Flösserei auf der Weichsel und der Nogat, sowie auf den schiffbaren Theilen ihrer Nebenflüsse“ führt.

Aus dieser Polizeiverordnung sind nachstehende auch für die österreichischen Weichselflösserei-Interessenten wichtigen Bestimmungen hervorzuheben:

§ 1.

Auf jedem eine der bezeichneten Wasserstrassen befahrenden Schiffe oder Flosse muss ein verantwortlicher Führer vorhanden sein, der sich über diese seine Eigenschaft jedem Strompolizeibeamten gegenüber durch amtliches Zeugniss einer Behörde oder durch schriftliche Bescheinigung des Schiffs- oder Flosseigenthümers auszuweisen hat. Die Richtigkeit der Unterschrift der erwähnten Bescheinigung muss behördlich beglaubigt sein.

§ 3.

Der Schiffs- oder Flossführer ist dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug oder Floss mit allen Gegenständen ausgerüstet ist, die zu dessen sicherer Fahrt erforderlich sind. Insbesondere sind auch die Flösse mit den nöthigen Vorrichtungen zu versehen, um sie selbst bei grosser Wassertiefe jederzeit zum Stillstehen bringen zu können.

§ 4.

Die Führer und Mannschaften von Fahrzeugen und Flössen jeder Art, die Führer von Fähren, die Besitzer von Badeanstalten und sonstigen an oder auf den vorbezeichneten Wasserstrassen befindlichen Anlagen, die mit dem Schiffsverkehr in Berührung kommen, sowie die zur Beaufsichtigung oder Bedienung der Brücken und Krahne angestellten Leute haben ihre Aufmerksamkeit darauf zu richten, dass gegenseitige Behinderungen oder Beschädigungen bei dem Schiffahrts- und Flössereibetriebe vermieden werden.

§ 9.

Flösse dürfen auf dem freien Strome nicht mehr als 30 m Breite und 200 m Länge haben. Ausser dem Führer hat die Bemannung der Flösse aus mindestens je einem Mann für 600 m² Traftoberfläche zu bestehen; auf keinem Flosse dürfen jedoch ausser dem Führer weniger als drei Mann Bedienung vorhanden sein.

§ 13.

Flösse dürfen nur in Abständen von mindestens 500 m treiben. Bei allen festen Strombrücken dürfen Flösse innerhalb einer Entfernung von 100 m oberhalb und unterhalb der Pfeiler nicht festlegen.

§ 16.

Dampfschiffe müssen den ihnen begegnenden Segelschiffen und Flössen, Segelschiffe den ihnen begegnenden Flössen ausbiegen. . . .

§ 20.

Bei dem Vorbeifahren an . . . fahrenden Flössen . . . müssen Dampfschiffe sich in thunlichster Entfernung von denselben halten und so langsam vorüberfahren, dass diese durch den Wellenschlag nicht beschädigt werden.

§ 21.

An Dampfbaggern, die mit Baggerarbeiten im Strome beschäftigt sind, ist an derjenigen Seite, an der Schiffe oder Flösse vorbeifahren können, bei Tag ein rother Ball, bei Nacht, das ist in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, ein weisses und senkrecht darüber ein rothes Licht zu führen.

Um in engem, durch Dampfbagger völlig gesperrtem Fahrwasser herankommende Schiffe zum Anhalten zu veranlassen, ist auf den Baggern bei Tag ein schwarzer Ball, bei Nacht ein weisses und senkrecht darüber ein grünes Licht zu zeigen. . . .

§ 23.

In der Nähe der Fähranstalten haben die Schiffs- und Flossführer die grösste Vorsicht zu beobachten.

Jeder Führer eines Flosses muss sich bei Seil- und Gierfähren mit dem Fähraufseher oder mit dem Führer des Fährgefässes wegen der Vorbeifahrt an der Fähre in Verbindung setzen, bevor sich das Floss der Fähre bis auf 1000 m Abstand genähert hat. Er hat alsdann den Anweisungen des Fähraufsehers oder des Führers des Fährgefässes bezüglich der Vorbeifahrt an der Fähre unbedingt Folge zu leisten und nöthigenfalls auch sein Floss oberhalb der Fähre sofort festzulegen, wenn dies von dem Fähraufseher oder von dem Führer des Fährgefässes angeordnet wird, um eine Beschädigung des Fährgefässes und dessen Zubehör oder eine Gefährdung der Sicherheit der Ueberfahrt zu verhindern. Der Fähraufseher, bezw. der Führer des Fährgefässes hat seinerseits dafür zu sorgen, dass das Floss an der Fähre möglichst schnell vorbeifahren kann.

Bei Gierfähren ist der Cours der Fährgefässe bei Ankunft von Schiffen und Flössen in deren Nähe genau zu beobachten und zur Vorbeifahrt das rechte oder das linke Ufer zu wählen, je nachdem die Fähre auf dem linken oder auf dem rechten Ufer angelegt hat. Ist die Vorbeifahrt auf dem einen oder dem anderen Ufer wegen Windströmung, mangelnder Tiefe u. s. w. nicht möglich, und kann die Fähre aus irgend einem Grunde das Ufer, an dem die Fahrt liegt, nicht verlassen, so haben die ankommenden Fahrzeuge oder Flösse in der nöthigen Entfernung so lange vor Anker zu gehen oder festzulegen, bis die Fähre die Fahrt frei gemacht hat. Die bezüglichen Anweisungen des Fähraufsehers oder des Führers des Fährgefässes sind pünktlich zu befolgen; namentlich ist auf Geheiss der Genannten sofort Anker zu werfen oder der von ihnen bezeichnete Cours zu wählen.

Die nicht im Gange befindliche Fähre darf die Fahrt der Fahrzeuge und Flösse nicht sperren, jedoch darf der Betrieb einer Seil- oder Gierfähre durch Fahrzeuge oder Flösse niemals länger als eine halbe Stunde unterbrochen werden. Dann ist er wieder auf eine halbe Stunde frei zu geben, wobei den Anordnungen der mit der Beaufsichtigung, Leitung und Ausführung des Fährbetriebes befassten Personen genau Folge geleistet werden muss. . . .

§ 24.

Flösse müssen sich bei der Durchfahrt durch feste Brücken von dem Ufer, auf dem die Mastenkrahne stehen, stets so weit entfernt halten, dass der Verkehr der Schiffe an diesen Krahnen durch sie unter keinen Umständen gehindert wird. An der Weichselbrücke bei Thorn darf die Oeffnung zwischen dem rechtsseitigen Landpfeiler und dem nächsten Strompfeiler von Flössen überhaupt nicht durchfahren werden.

§ 27.

Bei Dunkelheit, Nebel oder starkem Schneefalle darf nur mit mässiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Beim Begegnen von Fahrzeugen und Flössen hat jeder Schiffs- und Flossführer sein Schiff oder Floss zum jederzeitigen Stillhalten bereit zu halten, sich auch rechtzeitig mit dem Führer des anderen Schiffes über das Ausweichen zu verständigen.

Bei Dunkelheit, Nebel und Schneetreiben ist das Treiben der Flösse untersagt. . . . Flösse, die in der Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang geschleppt werden, müssen auf jeder der beiden hinteren Ecken eine weisse Laterne in einer Höhe von 5—7 m über dem Flosse führen. . . .

§ 28.

. . . Flösse müssen, wenn sie Fahrzeugen, die im Auftrage oder mit Genehmigung der Staatsbehörde zur Aufsuchung, Bezeichnung und Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, zur Ausführung von Strombauten, zu Baggerungen, Messungen, Peilungen und sonstigen strombaulichen Arbeiten benützt werden, oder den zur Ausführung dieser Arbeiten ausgebrachten Tauen, Ketten u. s. w. nicht ohne jede Störung der betreffenden Arbeiten oder Beschädigung der Gefässe u. s. w. ausweichen können, rechtzeitig anhalten und so lange liegen bleiben, bis die Fahrt freigegeben wird.

§ 29.

Die im Strome und an den Ufern befindlichen Marken und Warnungszeichen zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Stromengen, der vorhandenen Schiffahrtshindernisse u. s. w. dürfen nicht beschädigt, zerstört, verändert, verrückt, verwirrt, fortgeschafft oder sonst für ihren Bestimmungszweck unbrauchbar gemacht werden. Wird dennoch aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Floss- oder Schiffsführers oder eines der Floss- oder Schiffsleute ein solches Zeichen vernichtet, beschädigt oder aus seiner Lage gebracht, so hat der Führer es sofort wieder in seiner vorigen Gestalt und Stellung aufzurichten. Ist die Beschädigung so erheblich, dass das Zeichen sich nicht sogleich wieder herstellen lässt, oder ist es ganz verloren gegangen, so hat der Führer dem nächsten Stromaufsichtsbeamten oder der Polizeibehörde des nächsten, am Strome gelegenen Ortes sofort Anzeige davon zu erstatten. . . .

§ 30.

Wenn ein Fahrzeug sich in Noth oder Gefahr befindet, so ist dies durch geeignete Zeichen, insbesondere auch mit dem Heuler oder der Glocke anzuzeigen. Im Falle eines Zusammenstosses von Fahrzeugen, sowie in sonstigen Fällen einer erkennbaren Gefährdung von Menschenleben beim Schiffahrtsbetriebe haben der Führer und die Mannschaft jedes Fahrzeuges den nach Lage der Umstände zur Rettung und Hilfe erforderlichen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne Gefährdung des eigenen Fahrzeuges und der darauf befindlichen Personen im Stande sind.

§ 31.

Ist ein Fahrzeug im Strome gesunken, so ist der Führer und bei dessen Unvermögen jeder Mann der Besatzung verpflichtet, sofort dem nächsten Strompolizeibeamten hievon Anzeige zu machen. . . .

§ 32.

Fahrzeuge und Flösse müssen ihre Liegestellen der Regel nach ausserhalb der Fahrrinne und jedenfalls so wählen, dass der Schiffsverkehr durch sie nicht behindert werden kann. Auf je 200 m Flosslänge muss ein freier Zwischenraum von mindestens 10 m Breite zur Verbindung des Ufers mit dem Strome offen bleiben, wenn Flösse ihre Liegestellen am Ufer wählen.

§ 33.

. . . Hinsichtlich der Ordnung, in der das Anlegen der Fahrzeuge und Flösse an öffentlichen Ladestellen zu erfolgen hat, sowie über die Dauer des zulässigen Aufenthaltes wird nach Bedürfniss durch die Strompolizeibehörde für jede solche Stelle besonders Bestimmung getroffen werden. Fahrzeuge oder Flösse, die an ungeeigneter Stelle im Strome oder an den Ufern liegen, müssen auf Erfordern eines Strompolizeibeamten sofort diese Stelle räumen, widrigenfalls sie durch die Polizeibehörde zwangsweise auf Kosten der Schiffs- oder Flossführer entfernt werden können. Wer ein Fahrzeug oder Floss an einer öffentlichen Ladestelle anlegt, hat die wegen ihrer Benützung erlassenen Sondervorschriften genau zu beobachten. . . .

§ 34.

An das Ufer, auf dem sich ein Leinpfad befindet, darf ein Fahrzeug, ausser wenn es wegen Schadens oder durch Unwetter gezwungen ist, den Schutz des Ufers aufzusuchen, nur anlegen, wenn und insoweit sich daselbst eine öffentliche Ladestelle befindet. . . .

§ 36.

. . . Festliegende Flösse müssen in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durch ein hellbrennendes Feuer kenntlich gemacht werden. In Stromengen, in den Fahrwegen nach und aus den schiffbaren Nebenflüssen und Canälen, auf den Ueberfahrtswegen der Fähren, in den Fahrwegen der Dampfschiffe nach und von den Landungsbrücken, sowie auf den Fahrwegen durch die Brücken dürfen Schiffe und Flösse nicht anlegen. Bei Seil- und Gierfähren dürfen Flösse sich unterhalb nicht näher als 200 m, oberhalb nicht näher als 800 m von der Fährstelle oder von dem obersten Buchtnachen der Gierfähre entfernt festlegen. Bei Dampffähren genügen Entfernungen von 50, bezw. 150 m.

Das Festlegen von . . . Flössen im Strome und am Ufer zum Zwecke ihrer dauernden Benützung ist nur mit Genehmigung der Stromaufsichtsbehörde gestattet.

§ 39.

Die Führer von . . . Flössen haben die hinsichtlich der Zollabfertigung bei Thorn erlassenen besonderen Bestimmungen

genau zu befolgen. Sie sind gehalten, mit ihren Flössen das zollamtliche Revisionsfeld nach erfolgter Zollabfertigung sofort zu verlassen und dürfen demnächst nur an solchen Stellen liegen bleiben, wo sie den Verkehr auf dem Strome und auf dem vorerwähnten Revisionsfelde in keiner Weise stören. . . .

§ 48.

Jedes Floss muss auf 2·5 m hoher Stange eine weissgestrichene Tafel führen, auf der mit schwarzen, deutlich sichtbaren deutschen oder lateinischen Buchstaben von wenigstens 20 cm Höhe Vor- und Zuname, sowie der Wohnort des Flosseigenthümers und des Flossführers angegeben sind. . . .

§ 50.

Die Handhabung der Strompolizei steht im Geltungsgebiete dieser Polizeiverordnung sowohl den die Aufsicht über die in Frage kommenden Stromstrecken führenden, als auch den die Ausführung ihrer Regulirung beaufsichtigenden Baubeamten für den Umfang ihres Amtsbezirkes zu. Dieselben sind zur vorläufigen Straffestsetzung auf Grund des Gesetzes vom 23. April 1883 befugt. . . .

§ 51.

Führer und Mannschaften der Flösse haben den Anordnungen der Aufsichtsbeamten unbedingt Folge zu leisten und ihnen in Ausübung ihres Dienstes das Betreten der . . . Flösse jederzeit zu gestatten. . . .

§ 52.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizeiverordnung werden, insoweit nicht nach den bestehenden Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 100 Mk. geahndet, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haftstrafe tritt. Die Verbindlichkeit zum Schadenersatze wird hiedurch nicht behindert.

§ 54.

Die Polizeiverordnung ist mit 1. April 1895 in Kraft getreten.

Russland. (Neue Hafensteuer in St. Petersburg.) Da der Hafen von Kronstadt noch im Verlaufe dieses Jahres für die Handelsschiffahrt vollständig geschlossen werden soll, ist die Erweiterung und Vertiefung des Hafens in St. Petersburg dringend nothwendig geworden.

Es besteht die Absicht, den Hafen in der gleichen Tiefe wie den bereits fertiggestellten Seecanal auszubauen, und zwar in einem Flächenausmasse von 30.000 Quadrat-Saschen, damit derselbe 24 grosse oder 30 mittlere Dampfer gleichzeitig aufnehmen könne. Ausserdem sollen neue Lichterboote und Barken zum Löschen der Ladung angeschafft, sowie Getreide und Holzspeicher errichtet werden.

Die Kosten des Hafenumbaues werden durch eine neue Hafensteuer gedeckt, welche auf Grund eines am 16. Jänner sanctionirten Gutachtens des Reichsrathes von sämmtlichen in den St. Petersburger Hafen eingeführten und ausgeführten Waaren, mit Ausnahme von rohen Pflastersteinen, erhoben wird, und zwar:

1. im Betrage einer Viertel-Kopeke per Pud: von Lehm und Erde zu Bau- und Fabrikationszwecken (ausser Lehm zu Färbereizwecken), Steinen (ausser Marmor), Steinkohlen, Erz, Kreide, Gyps und Holz;
2. im Betrage einer halben Kopeke per Pud: von Holzmaterialien (ausser werthvollen Hölzern), ungemahlenem Getreide, Mehl, Graupen, Ziegelsteinen, Naphtaproducten und Kochsalz;
3. im Betrage einer Kopeke per Pud: von allen übrigen Waaren, wobei es dem Finanzminister vorbehalten wird, auch andere minderwerthige Waaren den unter PP. 1 und 2 angeführten niederen Kategorien ($^1/_4$ und $^1/_2$ Kop. per Pud) zuzuzählen.

Bei der Steuererhebung für Holz wird das Gewicht von 12 Hölzern (Standart) auf 15 Pud berechnet. Die Erhebung geschieht ohne genaue Gewichtscontrole nach den in den Frachtbriefen angegebenen Gewichtsmengen.

Die Steuer wird durch die Zollbeamten erhoben und geht zum vollen Betrage der Reichsrentei zu, wobei vier Fünftel derselben als Staatseinnahme und ein Fünftel als Guthaben der St. Petersburger Stadtverwaltung gebucht werden. Die auf die Stadt St. Petersburg entfallenden Summen der Steuer dürfen nur ausschliesslich zur Verbesserung der zum Hafen führenden Wege und zu anderen Verbesserungen des Hafens verwendet werden.

Die Kosten des Hafenumbaues werden auf 1 Million Rubel, der Ertrag der neuen Steuer auf 950.000 Rubel veranschlagt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. Mai.

Adriatischer Dienst.

21. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.
22. „ um $4^1/_2$ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
22. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
23. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
23. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän R. Colledani, nach Venedig.
24. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae“, Capitän F. Mosca, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
24. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
25. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.
26. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.
26. „ um $7^1/_2$ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora“, Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vatby, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.
22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Venus“, Capitän L. Baricbievich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.
23. „ um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Ettore“, Capitän T. Gopcevich, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
24. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts“, Capitän F. Kossevich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.
25. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Hungaria“, Capitän F. D'Este, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

21. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vindobona“, Capitän C. Bellen, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. Juni, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . .“, Capitän . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände der diesjährigen Jahres-Kunstausstellung in München. Die österr. Bahnverwaltungen haben auf Grund des Beschlusses der gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz vom 18. April dem Ansuchen der Vorstandschaft der Münchener Künstlergenossenschaft stattgegeben und anlässlich der diesjährigen Jahres-Kunstausstellung in München sowohl die Vergünstigung der frachtfreien Rückbeförderung der zur Ausstellung gebrachten und unverkauft an den Aufgabsort zurückgehenden Kunstgegenstände, als auch die gewünschte Fristverlängerung für den Rücktransport auf die Dauer von $2^1/_2$ Monaten nach Schluss der Ausstellung gewährt. [11. Mai, Z. 26.973.]

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Generalversammlung.) Am 6. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Ludwig Lobmeyr, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Carl

Freiherrn von Banhans, die II. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Strakonitz-Winterberg abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche 2877 Actien mit 575 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte beziffern sich die Betriebseinnahmen im abgelaufenen Jahre auf 76.953 fl., die Gesammteinnahmen auf 77.551 fl., denen Gesammtausgaben von 41.167 fl. gegenüber stehen, so dass ein Netto-Ueberschuss von 36.384 fl. resultirt. Zu diesem Ueberschusse treten noch die Entnahme aus dem Tilgungsfond der Prioritätsobligationen und der Zinsenüberschuss mit zusammen 10.817 fl., so dass ein Jahresertrag von 47.202 fl. zur Verfügung stand. Hievon waren zu decken die 4perc. Vorzugsdividende der Prioritätsactien mit 10.000 fl., die 4perc. Verzinsung der mit Ende 1893 im Umlauf verbliebenen Prioritätsobligationen per 3000 fl. und die Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung per 1269 fl., so dass aus dem Titel der Staatsgarantie ein Erforderniss von 7003 fl. resultirt, d. i. 13·27 pCt. des garantirten jährlichen Reinerträgnisses, sohin eine Verminderung des Erfordernisses gegenüber dem Vorjahre um 18·68 pCt. Der Bericht wurde Seitens der Generalversammlung der Actionäre genehmigt und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Schliesslich wurde der gesammte, aus sechs Mitgliedern bestehende Verwaltungsrath wiedergewählt.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 70·69 km lange Strecke Mayen-Gerolstein der königl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken und die 52·589 km lange Strecke Graben-Neudorf—Friedrichsthal—Karlsruhe—Durmersheim—Rastatt—Mitte Rhein der Badischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai für den Gesammtverkehr zur Eröffnung gelangte, sowie die am selben Tage nur für den Personenverkehr eröffnete 5·15 km lange Strecke Beuthen O/S.—Chorzow der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Erster allgemeiner Beamtenverein der österr.-ungarischen Monarchie. (Rechenschaftsbericht pro 1894.) Der Erste allgemeine Beamtenverein der österr.-ungarischen Monarchie in Wien, IX., Kolingasse Nr. 17, veröffentlicht seinen in der am 11. Mai stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung zur Vorlage gelangten Rechenschaftsbericht pro 1894.

Das Jahr 1894 gehört hinsichtlich des finanziellen Ergebnisses zu den günstigsten seit dem Bestande des Vereines. Seit der Gründung bis zum Schlusse des Jahres 1894 sind dem Vereine 113.042 Standesgenossen als Mitglieder beigetreten.

Die humanitäre Wirksamkeit wurde durch die Gewährung von Unterstützungen, Unterrichtsbeiträgen, Studien- und Curstipendien in der Höhe von fl. 29.913 bethätigt. Seit dem Jahre 1870 sind im Ganzen fl. 663.186 für humanitäre Zwecke verausgabt worden.

Die Lebensversicherungs-Abtheilung hat im Jahre 1894 einen weiteren Aufschwung genommen; es sind einschliesslich der Reactivirungen 5807 neue Versicherungsverträge über fl. 5,743.762 Capital und fl. 65.995 Rente zum Abschlusse gekommen. In Folge Ablebens von Versicherten, Erlebens des Fälligkeitstermines, wegen Rückkaufes und Versäumnisses der Prämienzahlung oder wegen Ablaufes der Versicherungsdauer sind 4138 Versicherungsverträge über fl. 3,827.857 Capital und fl. 44.983 Rente erloschen; der effective Zuwachs beziffert sich sonach mit 1669 Polizzen über fl. 1,915.905 Capital und fl. 21.011 Rente.

Der Versicherungsstock bezifferte sich mit Ende 1894 auf 70.314 Verträge über fl. 69,171.151 Capitalsversicherungen und fl. 453.439 Jahresrenten.

Die Prämieneinnahme betrug nach Abschlag der Rückversicherungs-Prämien fl. 2,388.975·04. An Netto-Zinsen von den Capitalsanlagen der Lebensversicherungs-Abtheilung sind fl. 663.894·92 eingegangen.

Die Prämienreserve zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von fl. 979.057 und beziffert sich am Ende 1894 mit fl. 14,748.765. Ausser diesem Fonde stehen dem Beamtenvereine noch Capitals-, Superreserven und anderweitige Sicherheitsfonde mit zusammen fl. 1,363.700 zur Verfügung.

Der Verlauf der Sterblichkeit war im verflossenen Jahre günstig. Die Gesammtzahlungen aus dem Titel „Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeiten" betrugen für das Jahr 1894 fl. 1,398.153·79, seit dem Beginne der Vereinsthätigkeit fl 15,627.995·58.

Der gesammte Gebahrungsüberschuss beträgt fl. 261.440·02, wovon fl. 200.000 der Reserve für Capitalsanlagen zugewendet wurden; bezüglich des Restes per fl. 61.440·02 ist der Generalversammlung folgender Antrag gestellt worden:

a) dem Unterrichtsfonde fl. 10.000;
b) zur Vermehrung der Unterrichtsbeiträge im laufenden Jahre fl. 6000;
c) zur Vermehrung der Mittel für Unterstützungen fl. 6000;
d) dem Pensionsfonde der Vereinsangestellten fl. 20.000;
e) dem Specialvermögen des allgemeinen Fondes fl. 10.000

und den Rest per fl 9440·02 dem ausserordentlichen Sicherheitsfonde der Lebensversicherungs-Abtheilung zuzuweisen.

Die in ihrer inneren Gebahrung autonomen 69 Spar- und Vorschuss-Consortien wiesen zu Ende 1894 einen Einlagenstand per fl. 10,260.059 und an aushaftenden Vorschüssen den Betrag von fl. 12,619.231 aus.

Verlosungen.

Am 20. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. Em., 5 pCt. Goldprioritäten II. Em., 4 pCt. Silberprioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. steuerfreie und steuerpflichtige Prioritäten, ferner Actien I.—IV. Em. (Rückzahlung ab 2. November).

Ungar. Staatseisenbahn-Goldanleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. August.)

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Em. 1874 (verlost am 1. December 1894).

Ab 30. Juni:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er in Noten verzinsliche Anleihe (verlost am 1. April.)

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Mai der Actien fl. 10.—, Genussschein fl. 5.— ö. W.

Ab 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. v. J. 1888. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten Em. 1874. Mk. 14.965.

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 30.— und 6.—.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten. Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Generalversammlungen.

22. Mai: Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
22. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
24. „ Böhmische Commercialbahnen.
24. „ Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
25. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
27. „ Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).
27. „ Kolomeaer Localbahnen.
28. „ Ostgalizische Localbahnen (constituirende Generalversammlung).
28. „ Südbahn-Gesellschaft.
28. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
28. „ Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft.
29. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
29. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
29. „ Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
30. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
30. „ Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.
30. „ Localbahn Asch-Rossbach.
30. „ Böhmische Nordbahn.
31. „ Oesterr. Nordwestbahn.
1. Juni: Kaschau-Oderberger Bahn.
1. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
6. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen.
11. „ Böhmische Westbahn.
11. „ Barcs-Pakráczer Eisenbahn.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung directer Personenzugs-Fahrkarten im Verkehre zwischen einigen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 gelangen für nachstehende Stationsverbindungen directe Personenzugs-Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

Von oder nach	Nach oder von	über	Personenzug III. Classe Kreuzer ö. W.
Dux	Ebersdorf-Markersdf.	Aussig-Bodenbach	82
Komotau	„		113
Mariaschein	„		72
Teplitz	„		72
Komotau	Zwickau i/B.		159

Teplitz, am 18. Mai 1895. [364]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe des Nachtrages I zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn gelangt mit 1. Juli 1895 der Nachtrag I zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Die mit Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 72 vom 26. Juni 1894 (Seite 1271) verlautbarten Berichtigungen zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegebenen Stationstarifen.
2. Stationstarife für die Station Ronchi (für Frachtgut-Transporte, giltig vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Frachtgutverkehr), sowie für die Haltestelle Volders-Baumkirchen (für Eilgut-Transporte).
3. Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen zu den am 1. Jänner 1894 hinausgegeben Stationstarifen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gesellschaftlichen Betriebs-Direction in Budapest, sowie durch die Stationen (in Wien-Südbahnhof bei der Cassa 5 für Rundreise-Billets) zum Preise von 40 Heller zu beziehen.

Wien, am 16. Mai 1895. [365]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Müllnern.

Am 1. Mai 1895 wurde die zwischen den Stationen Villach St.B. und Fürnitz der Linie Amstetten—Pontafel gelegene Haltestelle Müllnern für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Wien, am 14. Mai 1895. [366]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Ober-Weidlingau.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Amstetten gelegenen Haltestelle Ober-Weidlingau wird vom 1. Juni 1895 an in

Unter-Purkersdorf

abgeändert.

Wien, im April 1895. [367]

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.

Ausnahmetarife für Getreide etc. Heft 1 und 2. Frachtsätze für Lindau Rangirbahnhof.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 finden die in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide etc., Heft 1 und 2, vom 1. September 1894 enthaltenen Frachtsätze für Lindau, Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, auch Anwendung auf Transporte nach und von „Lindau Rangirbahnhof".

Wien, am 17. Mai 1895. [368]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verschiebung der Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Die Einführung des provisorischen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern, dann des VI. Nachtrages zum Tarife Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, sowie des VII. Nachtrages zum Tarife Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. (bezw. 20.) August 1886 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergleiche die Kundmachungen [99, 146 und 280] in Nr. 22 vom 19. Februar, Nr. 32 vom 14. März und in Nr. 47 vom 23. April 1895 dieses Blattes) wird neuerdings, und zwar auf den 1. Juli 1895 verschoben und bleiben daher die bisher giltigen bezüglichen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1895 in Kraft.

Wien, am 16. Mai 1895. [369]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Aenderungen der Bestimmungen über die Ausgabe der Hin- und Rückfahrkarten; Einführung eines neuen Kilometerzeigers für den Personen- und Gepäcks-Transport.

Die auf Seite 4 des Localtarifes der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn angegebene Bestimmung über die Giltigkeit der Hin- und Rückfahrkarten tritt am 1. Juni 1895 ausser Wirksamkeit, und gelten von diesem Tage angefangen folgende neue Bestimmungen:

„Die Hin- und Rückfahrkarten gelten im Allgemeinen bis Mitternacht des dem Lösungstage folgenden Tages und berechtigen zur Benützung aller fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung.

Die an einem Samstag oder an dem einem Feiertage vorhergehenden Wochentage gelösten Hin- und Rückfahrkarten haben zur Rückfahrt noch am Montage, bezw. an dem dem Feiertage folgenden Tage Geltung.

Mit den in Stationen der Strecke Reichenberg—Morchenstern gelösten Hin- und Rückfahrkarten nach Tannwald und Josefsthal-Maxdorf kann die Rückfahrt beliebig entweder in Tannwald oder in Josefsthal-Maxdorf angetreten werden.“

Desgleichen werden ab 1. Juni 1895 die Gebühren für Personen, Reisegepäck und Hunde nicht nach dem auf Seite 27 des obigen Localtarifes enthaltenen Kilometerzeiger, sondern nach dem hier folgenden neuen Kilometerzeiger berechnet:

Zwischen	Röchlitz *)	Maffersdorf r. N.	Maffersdorf l. N.	Maffersdorf-Mitteldorf *)	Proschwitz	Gablonz-Brandl	Gablonz a/N.	Ober-Gablonz *)	Neudorf a/N.	Bad Schlag *)	Unter-Wiesenthal *)	Wiesenthal a/N.	Morchenstern	Morchenstern-Kleinpolen *)	Unter-Morchenstern	Unter-Tannwald *)	Tannwald	Georgenthal-Albrechtsdf.	Antoniwald *)	Josefsthal-Maxdorf
Reichenberg	3	4	5	6	8	11	13	15	16	17	19	20	21	23	25	27	28	24	27	28
Röchlitz *)		2	3	4	5	9	10	12	13	15	16	18	19	21	23	25	26	22	24	26
Maffersdorf r. N.			1	2	4	8	9	11	12	13	15	16	17	19	21	23	24	21	23	24
Maffersdorf l. N.				1	3	7	8	10	11	12	14	15	16	18	20	22	23	20	22	23
Maffersdorf-Mitteldorf *)					2	6	7	9	10	11	13	14	16	17	19	21	22	19	21	22
Proschwitz						4	6	7	8	10	11	13	14	16	18	20	21	17	20	21
Gablonz-Brandl							2	4	5	6	8	9	10	12	14	16	17	13	16	17
Gablonz a/N.								2	3	5	6	8	9	11	13	15	16	12	14	16
Ober-Gablonz *)									1	3	4	6	7	9	11	13	14	10	13	14
Neudorf a/N.										2	3	5	6	8	10	12	13	9	12	13
Bad Schlag *)											2	4	5	7	9	11	12	8	10	12
Unter-Wiesenthal *)												2	3	5	7	9	10	6	9	10
Wiesenthal a/N.													2	3	5	7	8	5	7	8
Morchenstern														2	4	6	7	4	6	7
Morchenstern-Kleinpolen *)															3	4	6	5	8	9
Unter-Morchenstern																2	3	7	10	11
Unter-Tannwald *)																	2	9	12	13
Tannwald																		10	13	14
Georgenthal-Albrechtsdf.																			3	4
Antoniwald *)																				2

*) Personen-Haltestelle.

Wien, am 14. Mai 1895. [370]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebsführende Verwaltung.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife.

Mit 1. Juni 1895 tritt der Nachtrag IV zum Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. Juni 1893 in Kraft.

Derselbe enthält die Aenderung des Titelblattes und der Abkürzungen, die Ergänzung der Classengut- und Ausnahmetarife im Kartirungswege, schliesslich die Ergänzung der im Nachtrag II enthaltenen Ausnahmetarife im Kartirungswege (für Dresden-Elbkai). Für die in diesem Nachtrage enthaltenen Frachtsätze gelten die im Anhange sammt Nachtrag I und II angegebenen Coursdifferenzen.

Der Nachtrag IV kann von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direction zum Preise von 10 kr. bezogen werden.

Wien, am 20. Mai 1895. [371]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz.

Herabsetzung der Abladefrist.

Mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 13. Mai 1895, Z. 8515/L.B.A., wird die tarifmässige Abladefrist für Güter in ganzen Waggonladungen vom 1. Juni 1895 ab bis auf Widerruf von 12 auf 6 Tagesstunden herabgesetzt.

Mähr.-Ostrau, am 13. Mai 1895. [372]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1895 gelangt für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg ein Tarif für den Eil- und Frachtgutverkehr zur Einführung. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1893 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Gefertigten erhältlich.

Wien, am 18. Mai 1895. [373]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Hrobec für den Frachtstückgutverkehr.

Am 20. Mai 1895 wird die bisher für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Hrobec der Linie Prag—Bodenbach auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Wien, am 18. Mai 1895. [374]

Localbahnen mit elektrischem Betriebe Baden-Vöslau.

(Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien.)

Tarife.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Pelzgasse — Vöslau treten die nachstehenden Tarifbestimmungen in Kraft und werden damit die bisher bestandenen provisorischen Fahrpreis-Bestimmungen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Tarif.

Die Linien der elektrischen Bahn werden in vier Zonen eingetheilt, und zwar:

1. Südbahnhof Baden—Pelzgasse,
2. Pelzgasse—Rauhenstein,
3. Pelzgasse—Soos,
4. Soos—Vöslau.

Fahrpreise in Kreuzern:

Bei Benützung von	Erwachsene	Kinder von 4 bis 10 Jahren	Dutzendkarten giltig für die Saison
einer Zone . .	10	5	100
zwei Zonen .	15	10	150
drei Zonen . .	20	15	200

Wien, im Mai 1895. [375]

Localbahn mit elektr. Betrieb Baden-Vöslau.

Betriebseröffnung.

Auf den Baden-Vöslauer elektrischen Bahnen findet am Mittwoch den 22. Mai 1895 die Betriebseröffnung der Strecke Baden (Pelzgasse) — Vöslau fahrplanmässig statt.

Wien, am 20. Mai 1895. [376]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
853	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Lebensmittel aller Art als Eil- und Frachtgut	allen Stationen der Localbahnen Laibach—Stein, Monfalcone—Cervignano, sowie der Unterkrainer Bahnen	Laibach	Aufgabe mit directen Frachtbriefen, auf welchen entweder die k. k. Landes-Regierung für Krain oder der Magistrat der Stadt Laibach, eventuell das Hilfs-Comité in Laibach als Empfänger erscheint. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Juli 1895	Localtarif	Verschieden	50% Nachlass von den nach den sub Ziffer 13. VI., 15. VI. und 23. VI. im Abschnitte G des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 enthaltenen Stations-Tarifen jeweils entfallenden Frachtsätzen bei Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km und des Minimal-Frachtsatzes von 4 kr. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Baumaterialien aller Art als Frachtgnt				Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895							
854	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengrnben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Micbalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Littau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechtbaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Angnst 1895 bis Ende Juli 1896	Directer Tarif für den Oesterr. Koblenverkebr vom 1. April 1888	35·2 kr.	31·2 kr.	4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisses	
					Schwarzbach				31·2 kr.	27·2 kr.	4·0 kr.			
855	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2	Greifendorf	Brünn (St.E.G.)	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Anfrechtbaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	26·8 kr.	25·0 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
856	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**		Bruchsteine	Chotzen-Profil 2699/2700	Dašic	**Für ein Maximal-Quantum von 1000 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarife, giltig ab 1. Jänner 1894	7·0 kr.	4·5 kr.	2·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an das Gemeindeamt in Hostivic adressirt sein
857	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Stearinpech	Brünn	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 137	100*)	37	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				132	95*)	37			
					Dresden-Elbkai				—	136	—			
858	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Pardubitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 139	41*)	98	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				132	36*)	96			
					Dresden-Elbkai				186	88	98			

859 **Oe.N.W.B.**

Ergänzung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 11. December 1894, sub Post Nr. 2317, über die Anwendung der ab Wien (Staatsbahnhof), beziehungsweise Stadlau jeweilig bestehenden Frachtsätze auf ungarische Sendungen ab Wien Oe.N.W.B. enthaltenen Publication ist folgende Ergänzung vorzunehmen:

Im ersten Absatz, erste Zeile, ferner im selben Absatze 7., 12. und 14. Zeile ist nach dem Satze „oder via Bruck a/L." einzuschalten: **„bezw. via Grammat-Neusiedl".**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
860	**Böhm. Nordbahn**		Pflastersteine	Schluckenau	Böhm.-Kamnitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	17·7 kr.	12 kr.	5·7 kr.	Im Kartirungswege		
861	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Glaswaaren der Position G-20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Olmütz transito (für Sendungen von Würbenthal)	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 75·9 b) 59·4	kr. a) 72·5 b) 55·0	kr. a) 3·4 b) 4·4	Im Kartirungswege		
862	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kartoffeln (auch lose verladen)	Wien Mtzlsdf.	Peri trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gebracht werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	Francs pro Tonne = 1000 kg: 24·54	22·05	2·49	Kartirung		
				Wien Hauptzollamt	Peri trs.				25·74	23·10	2·64			
				Budapest S.B.	Peri trs.				26·12	25·00	1·12			
				Wien Mtzlsdf.	Pontebba trs.				18·66	14·06	4·60			
				Wien Hauptzollamt	Pontebba trs.				19·86	15·11	4·75			
				Budapest S.B.	Cormons trs.				21·40	19·60	1·80			
				oder umgekehrt										
863	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Weizen	Peri transit	Kufstein transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen seewärts in Venedig einlangen und in Venedig Marittima oder S. Lucia auf Grund der Bestimmungen des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 nach Rosenheim und darüber hinaus gelegenen bayerischen Stationen zur Aufgabe gebracht werden	Bis Ende December 1895	Tarif für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. August 1888, bezw. Ausnahmetarif Nr. 10 desselben	Verschieden	Verschieden	Francs 2·53 pro Tonne = 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
864	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zuckerrüben, frische	Absdorf-Hippersdorf Tulln	Dürnkrut	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 26·6 25·6		Im Kartirungswege		
865	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Roheisen der Pos. E, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hieflau (via Selzthal)	Leoben loco und transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	24 kr.	21 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 16. Jänner 1896 bis 31. December 1896 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen Ausmasse von 978.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den betreffenden k k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen einzubringender Offerte znr Vergebung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen behalten sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf drei Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1896 bis Ende December 1898, abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück- wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle" anzugeben.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen behoben werden, beziehungsweise werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle" versehen bis längstens 15. Juni l. J., Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection abzugeben, und haben die Offerenten in Abänderung der Bestimmungen des Art. 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen für die Einhaltung der Offerte bis 31. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich auf die einzelnen k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen wie folgt:

k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection	Wien	179.000 t
„ „ „	Linz	122.000 t
„ „ „	Innsbruck	132.000 t
„ „ „	Villach	100.000 t
„ „ „	Triest	7.000 t
„ „ „	Pilsen	104.000 t
„ „ „	Prag	180.000 t
„ „ „	Olmütz	33.000 t
„ „ „	Krakau	18.000 t
„ „ „	Lemberg	70.000 t
„ „ „	Stanislau	33.000 t
	Insgesammt	978.000 t

Wien, am 15. Mai 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Krakau bringt die Ausführung eines **Aufnahmsgebäudes in Biadoliny** zur Ausschreibung.

Die Kosten belaufen sich auf rund 13.000 fl. und das zu erlegende Vadium auf 650 fl. Die Anbote sind **spätestens am 28. Mai 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Betriebsdirection in Krakau zu überreichen.

Die Bestimmungen über die Einbringung von Offerten, Plänen und Baubedingnissen können vom 24. Mai l. J. an bei der k. k. Betriebs-Direction in Krakau eingesehen werden.

Krakau, am 18. Mai 1895.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Krakau.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. **Wien, 23. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 5. Mai 1895,*) betreffend die Concessionirung einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald.

Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichskriegsministerium dem Fabriksbesitzer Alois Bernaczik in Bielitz im Vereine mit dem Ingenieur Max Déri in Wien die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn Bielitz-Zigeunerwald unter den im Folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten ertheilt.

§ 1.

Für die concessionirte Eisenbahn werden die im Artikel V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, wird mit fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt.

Bezüglich der eventuellen Umwandlung des Personen-Fahrkartenstempels in eine Percentualgebühr hat die Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der im Eingang bezeichneten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von zweitausend (2000) Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten. Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

---

*) Enthalten in dem am 11. Mai 1895 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 64.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufgestellten technischen Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemässheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes und der Dotirung eines Reservefondes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Verwendung des genehmigten Anlagecapitals noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Actien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphen-Verwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf sechzig (60) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 11.

Das im § 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, normirte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionirten Eisenbahn keine Anwendung.

§ 12.

Die Concessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wurmbrand m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Mai 1895, womit für den Monat Juni 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 21 1/2 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 20. Mai 1895, Z. 29.423, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement in Bern hat dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass die am 9. Mai eröffnete und im Betriebe der Langenthal-Huttwil-Bahn stehende Linie Huttwil—Wolhusen dem internationalen Eisenbahn-Transportdienst unterstellt wird.

Das Centralamt hat diese Mittheilung gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 entgegengenommen und dieselbe nach Vorschrift des Art. 57, Z. 1, den übrigen Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 15. Mai d. J. zur Kenntniss gebracht. Eine Aenderung der Liste der dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken findet nicht statt, nachdem die Langenthal-Huttwil-Bahn in dieser Liste bereits enthalten ist. Aus demselben Grunde gelten die Bestimmungen des Uebereinkommens für die neue Linie vom Datum der Betriebseröffnung an.

Wien, am 20. Mai 1895.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 30. März 1895, Z. 18.943/H.-M., an die seiner Ingerenz unterstellten Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die periodische Untersuchung der Locomotivkessel.

Unter Bezugnahme auf den Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 24. August 1869, Nr. 13.426—2279, betreffend die periodische Untersuchung der Locomotivkessel (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 71 ex 1869), wird hiemit eine abändernde Verfügung dahin getroffen, dass in Hinkunft die Ausweise über die Resultate der Locomotivkessel-Untersuchungen nicht mehr halbjährig, sondern nur einmal im Jahre, und zwar längstens bis 20. Jänner für das abgelaufene Kalenderjahr anher in Vorlage zu bringen sein werden.

Wien, am 30. März 1895.

Vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium.

Der k. k. General-Inspector des österr. Localbahnwesens:

Wurmb m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Payerbach nach Prein.

Das k. k. Handelsministerium hat die der österr.-ungar. Fabrik für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung B. Egger & Comp. in Wien mit dem Erlasse vom 3. December 1894, Z. 62.966 (Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von der Station Payerbach der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Reichenau nach Prein auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 20. April 1895. Z. 21.794.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten Wenzel Formánek in Königgrätz mit dem Erlasse vom 20. September 1894, Z. 48.624 (Verordnungs-Blatt Nr. 119 vom 18. October 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe, eventuell für eine Dampftramway vom Bahnhofe Königgrätz einerseits in die Stadt gleichen Namens und andererseits zu den Ziegelöfen bei Freihöfen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 23. April 1895. Z. 20.605.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn von Dornbirn nach Lustenau.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Carl Fussenegger, Advocaten in Dornbirn, mit dem Erlasse vom 24. April 1894, Z. 16.203 (Verordgs.-Bl. Nr. 57 vom 22. Mai 1894), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf, eventuell mit anderen mechanischen Motoren zu betreibende Localbahn (Trambahn) von der Station Dornbirn der Staatsbahnlinie Feldkirch—Bregenz nach Lustenau, eventuell bis zur gleichnamigen Station der Staatsbahnlinie Bregenz—St. Margarethen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. April 1895. Z. 23.947.

Entscheidung des deutschen Reichsgerichtes in Leipzig

über die Wirkung des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr auf die vor dem Inkrafttreten desselben bewilligten Pfändungen.

Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, wie auch mehrere andere österreichische und ungarische Eisenbahnen wurden bekanntlich nach Einführung der Goldwährung in Deutschland sowohl im Inlande wie auch in Deutschland mit Processen, welche auf Zahlung der fälligen Titres und Coupons in Gold lauteten, belangt. Die einheimischen Gerichte wiesen die laut unseren Gesetzen ganz ungerechtfertigten Ansprüche einstimmig ab. Die deutschen Gerichte erklärten sich jedoch auf Grund der erwirkten Sicherstellungs-Arreste für competent und verurtheilten die Kaschau-Oderberger Eisenbahn wie auch die anderen geklagten Bahnen zur Zahlung in Gold. Da nun auf Grund der auch durch die höheren Instanzen bestätigten Urtheile die Fahrbetriebsmittel und Forderungen genannter Bahn an die deutschen Eisenbahnen zurückbehalten und die dort erliegenden Beträge zur Tilgung der angeblichen Goldschuld unter die arrestirenden Gläubiger vertheilt wurden, so blieb den Bahnen nichts Anderes übrig, als sich mittelst Aushilfsmassregeln zu schützen, welche jedoch (wie Umkartirungen und Umladungen an den Grenzstationen etc.) die rasche Abwicklung des Transportes behinderten und auch keinen vollen Schutz für die Bahn bildeten. Es blieben noch immer genug Forderungen übrig, welche dem deutschen Richter nicht entzogen werden konnten.

Nun kam die Annahme des Berner Uebereinkommens durch die meisten Staaten des mittleren und westlichen Europa. Einer der Hauptpunkte dieses Staatsvertrages ist der Artikel 23, welcher unter Anderem die Verfügung enthält, dass aus dem internationalen Transport herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden können, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

Es ist nun die Frage entstanden, ob Arreste und Pfändungen, welche vor dem 1. Jänner 1893 auf Forderungen aus dem externen (Verbands- etc.) Verkehr gelegt wurden, noch eine Wirkung in Betreff derjenigen Forderungen haben, die sich aus den seit dem 1. Jänner 1893 nach den Normen des internationalen Uebereinkommens abgeschlossenen Frachtgeschäften ergeben.

Die Kaschau-Oderberger Bahn strengte — nachdem ihr die kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau, sich auf eine noch zu Kraft bestehende Verfügung des Gerichtes berufend, die Zahlung derartiger, nachträglich entstandener Forderungen verweigerte — den Process auf Zahlung von 1600 Mark aus dem internationalen Frachtenverkehr an.

Das kgl. Landgericht in Breslau hat die Klage abgewiesen, und wurde dieses Urtheil vom Breslauer kgl. Oberlandgerichte bestätigt.

Das deutsche Reichsgericht in Leipzig hat dagegen unterm 9. Jänner 1895 der Klage Folge gegeben und die kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau zur Zahlung der geklagten 1600 Mark an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn verhalten. Die Motive dieser principiell wichtigen Entscheidung sind die folgenden:

Thatbestand.

Im Jahre 1889 wurde durch verschiedene Beschlüsse deutscher Gerichte der dingliche Arrest in die der Kaschau-Oderberger Eisenbahn gegen den kgl. preussischen Eisenbahnfiscus zustehende Forderung aus dem gegenseitigen Fracht- und Personenverkehr, insbesondere aus den von der Kaschau-Oderberger Bahn den Drittschuldnern für ihre Rechnung überwiesenen Frachten, Nachnahmen und sonstigen Spesen und an Waggonleihgeldern, und zwar sowohl das bereits vorhandene, als auch das bis zur Deckung der klägerischen Forderung aufkommende Guthaben angeordnet und die bezeichnete Forderung gepfändet. Die Forderungen der betreffenden Gläubiger rühren aus Obligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft her. Die Schuldnerin wollte nur in Silber zahlen, die Gläubiger forderten Zahlung in Gold, dazu wurde die Schuldnerin von den deutschen Gerichten verurtheilt. Bei dem kgl. preussischen Amtsgericht zu

Breslau ist dieserhalb ein Vertheilungsverfahren eröffnet, welches zu vollständiger Befriedigung der Gläubiger nicht geführt hat.

Anfangs April 1893 fand zwischen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Budapest und der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau als Vertreterin des kgl. preussischen Eisenbahnfiscus und als Abrechnungsstelle für den internationalen Güterverkehr Abrechnung über die gegenseitigen Forderungen aus dem Gütertransportverkehr aus dem Monat Jänner 1893 statt. Durch die Abrechnung ist ein Guthaben der Klägerin von 2000 Mark festgestellt. Beklagter hat sich geweigert, diesen Betrag der Klägerin zu zahlen, weil er sich durch jene Arrestbeschlüsse gebunden erachtet. Die Klägerin hat deshalb wegen eines Theilbetrages von 1600 Mark Klage erhoben; dem Beklagten sind als Nebenintervenienten drei Gläubiger der Klägerin, auf deren Antrag jene Arrest- und Pfändungsbeschlüsse ergangen waren, beigetreten, der geheime Commercienrath Wilhelm Ledermann in Berlin, der Rechtsanwalt Julius Feust in München, der Kaufmann Max Wolff zu Breslau.

Durch Urtheil der zweiten Civilkammer des Landgerichtes zu Breslau vom 10. Juli 1893 ist die Klage abgewiesen; die Berufung der Klägerin ist durch Urtheil des zweiten Civilsenates des Oberlandgerichtes zu Breslau vom 9. April 1894 zurückgewiesen. Gegen dieses Urtheil hat die Klägerin Revision eingelegt mit dem Antrage, das Berufungsurtheil aufzuheben und nach den Anträgen der Klägerin in der Berufungsinstanz zu erkennen. Auf Seiten der Revisionsbeklagten war der Beklagte und die Nebenintervenienten 1 und 3 in der mündlichen Verhandlung vor dem Reichsgericht vertreten. Dieselben beantragten Zurückweisung der Revision. Beide Parteien haben den Sachverhalt vorgetragen und ihre Anträge begründet.

Entscheidungsgründe.

Mit Ablauf des Jahres 1892 ist das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890 in Kraft getreten, nachdem die Ratificationsurkunden am 30. September 1892 ausgewechselt sind. Bei demselben sind unter Anderen betheiligt das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn. Dasselbe erstreckt sich auch auf die Kaschau-Oderberger Bahn österreichischer und ungarischer Strecke. Reichsgesetzblatt von 1892, Seite 793 ff. Nach Artikel 5 ist jede im Uebereinkommen bezeichnete Eisenbahn verpflichtet, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr, also solcher Güter, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet des anderen vertragschliessenden Staates auf den im Uebereinkommen bezeichneten Eisenbahnstrecken befördert werden, unter den im Uebereinkommen näher bezeichneten Bestimmungen zu übernehmen. Nach Artikel 23 ist jede Eisenbahn verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht oder die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen. Aus dem internationalen Transport herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, ausser in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

Ganz übereinstimmend lautet der französische Text: „Les créanees d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier . . .

Die Tragweite dieser Bestimmung beschränkt sich nicht auf ein Verbot an die Gerichte oder andere öffentliche Behörden und Beamten, Arreste zu beschliessen oder Pfändungen vorzunehmen, welche mit der Bestimmung im Widerspruch stehen. Es heisst nicht „dürfen nicht mit Beschlag belegt werden". Sondern die Bestimmung entzieht die im Artikel 23 bezeichneten Forderungen der Wirksamkeit solcher Arreste oder Pfändungen. Dies hat, abgesehen von der Veranlassung, aus welcher diese Bestimmung vereinbart sein mag, einen guten inneren Grund. Die einzelne Eisenbahn-Verwaltung verdient ihre Frachten innerhalb des Staates, in welchem ihre Linien liegen. Dieses Vermögensstück gibt sie aus der Hand, wenn sie nicht in der Lage bleibt, an der Landesgrenze das Frachtgut bis zur Befriedigung ihrer Frachtforderung zurückzuhalten, und sie bleibt wegen ihrer Frachtforderung an die Eisenbahn, von welcher sie die frankirten Güter übernimmt, verwiesen, wenn sie die Güter zur Weiterbeförderung ohne Einhändigung ihrer Frachtquote übernimmt. Ein hievon abweichendes Verfahren würde aber den Verkehr ausserordentlich erschweren. Deshalb wurde davon schon vor dem internationalen Uebereinkommen abgesehen.

Die einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen hatten den durchgehenden Frachtverkehr durch unter einander abgeschlossene Verträge in ähnlicher Weise gefördert, wie solches durch das internationale Uebereinkommen geschehen ist. Aber diese Privatverträge hatten keine Macht über die Gläubiger der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaft, auch nicht über die Jurisdictionsverhältnisse der einzelnen Staaten. Die Eisenbahn-Verwaltungen mussten es also unter der Herrschaft des früheren Rechtszustandes dulden, dass das Vermögen, das sie innerhalb ihres Landes verdient hatten, soweit sich dasselbe bei durchgehenden Frachten in von den Destinataren des anderen Landes zu bezahlenden, oder von den ausländischen Absendern in voraus bezahlten Frachtforderungen, beispielsweise in dem Guthaben an die Abrechnungsstelle des anderen Landes darstellte, dem Zugriffe der Gläubiger nach Massgabe der Jurisdictionsverhältnisse dieses der Eisenbahn-Verwaltung fremden Landes offen gelegt wurde. Erst in der Macht der Staaten, welche sich zugleich über die Ordnung der Jurisdictionsverhältnisse, wie über die Ordnung des Güterverkehres erstreckt, lag es, durch ineinandergreifende Bestimmungen zugleich den Eisenbahnen der einzelnen Länder Pflichten im Interesse des internationalen Güterverkehres aufzuerlegen und sie vor den Nachtheilen zu bewahren, welche sich aus der Zwangsvollstreckung wegen ihrer Schuldverhältnisse für sie ergeben, wenn sie ihre Pflichten erfüllen.

Indem das internationale Uebereinkommen den Eisenbahnen die gesetzliche Verpflichtung auferlegt, im durchgehenden Güterverkehr die von ihnen in ihrem Lande beförderten Frachtgüter über die Landesgrenze hinüberrollen zu lassen, um die von ihnen verdiente Fracht im anderen Lande erheben zu lassen, bewahrt es dieser Frachtforderung durch eine andere gesetzliche Bestimmung insoweit die Territorialität ihrer Entstehung, als es sie der ausschliesslichen Pfändbarkeit auf Grund von Entscheidungen der heimischen Gerichte unterwirft. Weil diese gesetzlichen Bestimmungen in sich zusammenhängen, darum darf man sie in der Rechtsanwendung nicht auseinander reissen. Gerichtliche Arreste, welche vor dem Inkrafttreten des internationalen Uebereinkommens beschlossen und durch entsprechende richterliche Verfügungen an eine innerhalb des Deutschen Reiches domicilirte Abrechnungsstelle zur Ausführung gebracht wurden, konnten nicht in Wirksamkeit treten, bevor solche Forderungen entstanden, deren Beschlagnahme sie bezweckten. Indem aber das internationale Uebereinkommen den auf Grund der Entscheidungen deutscher Gerichte erkannten Arresten überhaupt die Wirksamkeit bezüglich solcher Frachtforderungen ausländischer Eisenbahnen entzog, welche unter der Herrschaft des internationalen Uebereinkommens aus einem internationalen Transport verdient sind, hat es auch den vor dem Inkrafttreten des Uebereinkommens zur Ausführung gebrachten Beschlagnahmen die Wirksamkeit entzogen. Diese Beschlagnahmen sind insoweit gegenstandslos geworden, als das internationale Uebereinkommen dazwischen getreten ist und den pfändungsfreien Erwerb derartiger Forderungen garantirt hat. Damit ist dem Gesetze nicht etwa eine rückwirkende Kraft beigelegt, sondern dem früheren Rechtszustande wird nur eine Wirkung abgesprochen, die ihm nicht zukommt.

Auch wenn man die Pfändung von nur in Aussicht stehenden, aber zur Zeit der Pfändung noch nicht entstandenen und dem Schuldner nicht, auch nicht einmal bedingt erworbenen Forderungen nach der deutschen Civilprocessordnung im weitesten Umfange und weit über den Rahmen des auf dieses Verhältniss nicht anwendbaren § 733 der Civilprocessordnung hinaus für angängig erachten sollte, so wird doch dadurch keine andere Wirkung erzielt als die, dass der Schuldner und die Person, die etwa später Drittschuldner wird, gebunden werden für den Fall, dass nicht blos die in Aussicht stehende Forderung erworben wird, sondern dass auch der objective Rechtszustand andauert, welcher derartige Pfändungen ergriffen werden lässt. Dass, wenn diese Voraussetzungen vorliegen, die Wirkung der früheren Beschlagnahme von selbst eintritt, so dass es einer Wiederholung der Beschlagnahme nach dem Erwerb der Forderung nicht bedarf, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es eben eine Wirkung ist, welche von Rechtswegen, also kraft des unverändert fortbestehenden Rechtszustandes eintritt, so dass die Wirkung versagt, wenn der Rechtszustand, wie hier geschehen, durch die Gesetzgebung verändert wird, bevor die in voraus gepfändete Forderung entsteht.

Aus diesen Gründen erweist sich die Zurückhaltung des eingeklagten Guthabens Seitens des beklagten Eisenbahnfiscus als unberechtigt. Das Berufungsurtheil beruht auf Verletzung der

gesetzlichen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens. Das Urtheil ist aufzuheben, und unter Abänderung des erstinstanzlichen Urtheils ist die Verurtheilung des Beklagten auszusprechen. Zugleich sind die Kosten des Rechtsstreites dem Beklagten und den Nebenintervenienten aufzuerlegen."

Inland.

Parlamentarisches.

In der 379. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Mai wurde folgende Interpellation des Abgeordneten Doctor Menger und Genossen an die Herren Minister des Innern und des Handels überreicht:

„Durch die starke Ausdehnung des Eisenbahnwesens in Oesterreich, durch die Uebernahme zahlreicher Bahnen aus der früheren privaten in die Staatsverwaltung, durch die ungeheuere Vergrösserung des Personen- und Frachtenverkehrs, durch die sehr bedeutend gestiegenen Ansprüche, welche Seitens des Publicums an die Bahnverwaltung und deren Organe, die Beamten, gestellt werden, sind die Aufgaben, welche der Beamtenkörper der Eisenbahnen, insbesondere aber auch die unteren Organe, zu erfüllen haben, erheblich grösser und schwieriger, die ganze Stellung der betreffenden Functionäre ist eine andere geworden. In den Kreisen der Eisenbahnbeamten, vorzüglich jener der unteren Grade, wird mit Rücksicht auf diese Umstände insbesondere die Schaffung einer Dienstpragmatik, die Einbeziehung aller Functionäre, welche Beamtenarbeit verrichten, in das Beamtensystem, endlich auch die Regulirung nicht nur der Gehalts-, sondern auch der Pensionsverhältnisse und eine grössere Sicherung der letzteren ins Auge gefasst. Die Versammlungen der Betheiligten, welche sich mit diesen Fragen beschäftigt haben, haben vor Allem die Abhaltung einer Enquête verlangt, welche aus Delegirten der Regierung, der gesetzgebenden Körperschaften, der Eisenbahnverwaltungen und jeder Kategorie der Eisenbahnbediensteten zu bestehen, über das Ergebniss der Berathungen Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen hätte.

Da es im Interesse sowohl des Staates wie der Gesellschaft liegt, dass derartige wichtige Fragen in sachlicher Weise eingehend erörtert und, falls sich bei dieser eingehenden unparteiischen Erörterung Uebelstände zeigen, dieselben beseitigt werden, stellen die Unterzeichneten an Ihre Excellenzen die Herren Minister des Innern und des Handels die Frage:

‚Haben die Herren Minister den erwähnten wichtigen Fragen ihre Aufmerksamkeit zugewendet und gedenken dieselben eine Enquête zur unparteiischen eingehenden Erörterung der erwähnten wichtigen Fragen einzuberufen?'"

In der 380. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Mai stellen die Abgeordneten Dr. Steinwender und Genossen einen Antrag, durch welchen die Regierung aufgefordert wird, Aenderungen im Personentarife der k. k. Staatsbahnen nach Einholung der verfassungsmässungen Ermächtigung, respective nach Annahme einer eingebrachten Regierungsvorlage eintreten zu lassen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Tarnów—Orlo: Errichtung einer Verladerampe und eines Verladegeleises in Tarnów: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung einer Verladerampe sammt dem zugehörigen Verladegeleise in der Station Tarnów für den 24. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 8741.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Signalhütte in Theresienstadt.) In der Station Theresienstadt wurde eine heizbare Signalhütte hergestellt. [1. Mai, Z. 24.365.]

— (Erweiterung des Bachprofils in km 52·5/6.) Das Project für die anlässlich der Taschelbach-Regulirung innerhalb des Bahnobjectes in km 52·5/6 nächst Mistelbach auszuführende Erweiterung des Bachprofils wurde genehmigt. [13. April, Z. 6403.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Prag—Mittelwalde: Bauliche Herstellungen in der Station Mštětic: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines vierten Geleises und für die Errichtung eines neuen Ladeplatzes in der Station Mštětic für den 25. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9062.]

Projectirte Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat bezüglich des von der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vorgelegten Detailprojectes der restlichen Theilstrecke km 11·5 bis km 25·208 der normalspurigen Localbahn Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen die politische Begehung auf den 27. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 27.378.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Gesetzentwurf, betreffend die projectirte Localbahn Csákovár—Bóka.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 51 vom 28. April verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, den Ausbau der projectirten Localbahn Csákovár-Bóka betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1894, Voreoncession Post 3, und Nr. 29 ex 1895). Concessionswerberin für diese von der Endstation Csákovár der Linie Zsebely—Csákovár (einer Flügelbahn der Linie Temesvár—Zsebely—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen) ausgehende und in deren Fortsetzung diese in der Station Bóka mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nagy-Becskerek—Bóka—Versecz der Torontáler Localbahnen verbindende Linie ist die Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 21). Das effective Baucapital der projectirten, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden, 40 km langen Linie ist mit 1,280.000 fl. bemessen. Als Stationen, bezw. als Haltestellen sind zu errichten:

1. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Ausgangsstation Csákovár;
2. Csákovár-Vásártés, Haltestelle, auch für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
3. Gilad, Station für den gesammten Verkehr;
4. Bánlak (wie 3);
5. Tolvádia (wie 3);
6. Gyér (wie 3);
7. Surján, Haltestelle, auch für den Frachtenverkehr in Wagenladungen;
8. die entsprechend zu erweiternde und einzurichtende Einmündungsstation Bóka.

Projectirte Localbahn Jászberény — Vámos - Györk. (Trassenbestimmung.) Auf Proposition des Reichstagsabgeordneten Soma Visontai haben die Interessenten der Comitate Jász-Nagy-Kun-Szolnok und Heves beschlossen, die von der Station Vámos-Györk der Linie Hatvan—Vámos-Györk—Miskolcz aus projectirte Linie Vámos - Györk (Comitat Heves) — Jász-Arokszállás (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1893, Voreoneession Post 3) von dort aus bis zur Endstation Jász-Apáthi der derzeit als Sackbahn endigenden Linie Ujszász—Jász-Apáthi (Flügelbahn der Linie Hatvan—Szolnok) zu verlängern. Dem Projecte zufolge wird die projectirte Linie die bedeutenderen Ortschaften des Jaszygyer Districtes, d. i. Jász-Apáthi, Jász-Dósa, Eörs und Jász-Arokszállás berühren und auch als „Jaszygyer Localbahn" benannt werden.

Projectirte Localbahnen Eger (Erlau) - Vadna und Eger-Nádasd. (Ausführungsbeschluss.) Die Interessenten der Comitate Heves und Borsod haben in einer unter Vorsitz des Obergespans Dr. Julius Miklos abgehaltenen Conferenz den Beschluss gefasst, den Ausbau der beiden von der Endstation Eger der Flügelbahn Füzes-Abony—Eger der Linie Budapest—Hatvan—Füzes-Abony—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen aus projectirten Linien Eger—Vadna und Eger—Nádasd durch Gewährung ausgiebiger Subventionen zu fördern. Die Linie Eger—Vadna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 120 ex 1894) wird die Linie Füzes-Abony—Eger in der Station Vadna mit der Linie Fülek—Vadna (Comitat Borsod)—Miskolcz verbinden, während die vorläufig noch als Sackbahn projectirte Linie Eger—Nádasd (Comitat Heves [vergl. Vrgs.-Bl. 89 ex 1894, Vorconcession Post 1, und Nr. 37 und 42 ex 1895]) ihre Fortsetzung in der Station Feled, eventuell Ajácskö zum Anschlusse gleichfalls an die Linie Fülek—Ajácskö—Feled—Miskolcz finden wird.

Projectirte Localbahn Zala - Szent Grót — Balaton-Szent György (Zalathalbahn). (Ausführungsbeschluss.) Die Transdanubische Localbahn-Actiengesellschaft hat im Einvernehmen mit der Firma Münchener Localbahn-Actiengesellschaft (früher Krauss & Comp.) den Beschluss gefasst, im Interesse der Vervollständigung ihres Betriebsnetzes im Bereiche der Comitate Moson (Wieselburg), Sopron (Oedenburg), Vas (Eisenburg) und Zala (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1894 und Nr. 124 ex 1895) die Linie Türje—Zala-Szent Grót (eine Flügelbahn ihrer Betriebslinie Kis-Czell—Türje—Csáktornya) bis zur Station Balaton-Szent György zum Anschlusse an die Linie Budapest—Balaton—Szent-György — Kanizsa — Pragerhof auszubauen. Die effectiven Baukosten dieser circa 42 km langen Linie sind mit rund fl. 1,432.000 (fl. 33.690 per Kilometer) präliminirt.

Budapester Localeisenbahnen-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 24. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ladislaus Bossányi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Localeisenbahnen - Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 45 ex 1894), d. i. der Linien Budapest—Soroksár—Haraszti, Haraszti-Ráczkeve, Budapest—Czinkota und Budapest — Szent Endré (von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb erbaut und von dieser mit Dampfkraft betrieben) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welchem zufolge sich im abgelaufenen Jahre die Gesammtleistung auf 466.765 zurückgelegte Zugskilometer und 2,015.910 beförderte Personen erstreckte. Die Betriebsrechnung weist einen Reingewinn von fl. 83.609·96 aus, von welchem fl. 67.500 fl. als 4½ perc. Dividende der Prioritätsactien zur Vertheilung gelangen, der Rest von fl. 16.109·96 auf neue Rechnung vorgetragen wird. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und der Anträge der Direction, sowie Ertheilung des Absolutoriums an diese und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Südbahn - Gesellschaft. (Ausgabe besonders ermässigter Tour- und Retourkarten im Bereiche der Linie Budapest—Pragerhof.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass bis Ende September ab Budapest-Südbahnhof, Budapest-Ostbahnhof, Budapest-Kelenföld, Székesfehérvár und Kanizsa besonders ermässigte, sechzig Tage giltige Tour- und Retourkarten I., II. und III. Classe zur Ausgabe nach Siófok, Szántód, Szemes, Boglár, Fonyód und Balaton-Szt. György, ferner (via Siófok) nach Balaton-Füred, Almádi, Kenese und (via Boglár) nach Révfülöp und Badacsony und zurück zur Ausgabe gelangen. Auf Grund dieser Tour- und Retourkarten wird das Reisegepäck bis zu den oben genannten Eisenbahn- und Schiffsstationen, sowie umgekehrt direct abgefertigt, wobei auf der Südbahnstrecke pro Karte 25 kg Freigewicht gewährt wird. Ausserdem werden während der Badesaison für den Verkehr zwischen Budapest-Südbahnhof und Siófok sowohl Abonnements- als auch Zeitkarten ausgegeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Verspätungen bei den Zügen mit Personenbeförderung im Monate Februar.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monate Februar auf deutschen Bahnen (ausschliessl. der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 38.084 km und einer Gesammtleistung von 14,236.635 Zugkilometer, bezw. 256,086.845 Achskilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet 6303 gegen 1231 in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 2180 (gegen 427 im Vorjahre) durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 4123 gegen 804 Verspätungen im Vorjahre zur Last fallen. Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 290 (gegen 58 im Vorjahre) und auf 1 Million Achskilometer 16 (gegen 3 im Vorjahre). In Folge der Verspätungen wurden 4491 Anschlüsse versäumt (gegen 821 in demselben Monate des Vorjahres). In Folge von Schneeverwehungen sind 592 Züge ganz und 1300 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 130 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 14. Mai bei der Firma „Wiener Tramway-Gesellschaft“ Dr. Eduard Ritter von Kopp und Adolf Schönwald als Mitglieder des Verwaltungsrathes über Resignation gelöscht; gleichzeitig wurden Bernhard Popper, Director des Wiener Bankvereines in Wien, und Dr. Alfons Brauneis, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als cooptirte Mitglieder des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmässigen Lieferfristen, sowie der Lieferfristverkürzungen.) Die vorbezeichnete Nachweisung ist neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dieselbe wird die im December 1893 ausgegebene Nachweisung nebst Nachtrag I aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene LXXII. Stück enthält unter

Nr. 948: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 6. Mai 1895, Z. 22.265, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem Stadtgebiete und der Umgebung von Graz nach Croatien und Slavonien.

— (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 16. Mai herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 949: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 8 Mai 1895, Z. 38.393, betreffend die Aufhebung der anlässlich Auftretens der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Skalat in Galizien getroffenen Massnahmen.

Nr. 950: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Salzburg vom 4. Mai 1895, Z. 5042, betreffend die Schliessung der Bahnstation Hallein für die Ein- und Ausladung von Zucht- und Nutzvieh und das Verbot des Viehtriebes zwischen dem Pongau und dem Flachgau.

Nr. 951: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 14. Mai 1895, Z. 5445, betreffend Massregeln aus Anlass des neuerlichen Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Salzburg.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 18. Mai herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 952: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Liegnitz vom 10. Mai 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus Galizien.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 20. Mai herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 953: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. Mai 1895, Z. 8555, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Oppeln nach, bezw. durch Oesterreichisch-Schlesien.

Nr. 954: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Mai 1895, Z. 66.979, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Bayern nach Böhmen.

— (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 21. Mai herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 955: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. Mai 1895, Z. 8699, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern (Rinder, Schafe und Ziegen) aus dem galizischen politischen Bezirke Skalat nach Schlesien.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 19. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Capitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd Franz Nasso in Triest das dem herzoglich Sachsen - Ernestinischen Haus - Orden affiliirte Verdienstkreuz;

der Concipient der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen Dr. Heinrich Barb in Wien den persischen Sonnen- und Löwen-Orden fünfter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle St. Lorenz in Krain.

Am 15. Mai 1895 wird die zwischen den Stationen Rodockendorf und Grosslack der Linie Laibach—Rudolfswert bei km 19·2/3 errichtete Haltestelle Sanct Lorenz in Krain für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 11. Mai 1895. [377]

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits.

Giltigkeit der Abtheilung B des Theiles I.

Der Theil I, Abtheilung B, für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 tritt ab 1. Juni 1895 auch für den Rumänisch-Norddeutschen und den Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, dann für den Elbe-Umschlagsverkehr mit Rumänien in Wirksamkeit.

Zum gleichen Zeitpunkte werden die rücksichtlich der vorgenannten Verbände noch giltigen Bestimmungen des Theiles I für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumänien andererseits vom 1. April 1890 ausser Kraft gesetzt, wonach somit dieser Theil I vollständig zur Aufhebung gelangt.

Wien, am 18. Mai 1895. [378]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ermässigung der Frachtsätze für Papier aller Art im Exporte über die belgischen Seehäfen.) Für die Beförderung von „Papier aller Art, ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier (Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl.), bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden", von Waldshut, Schaffhausen, Singen und Constanz nach den belgischen Seehäfen und Terneuzen zur überseeischen Ausfuhr werden vom 15. Mai ab bei Wagenladungen zu 5000 und 10.000 kg die Sätze der Nebenclasse A 2, bezw. des Specialtarifes I gewährt.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Tarifirung von Saatkartoffeln.) Saatkartoffeln in Ladungen von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach den Kreisen Malmedy und Schleiden (Eifel) werden in der Zeit vom 9. Mai bis zum 1. Juni für 60 pCt. der tarifmässigen Fracht (Rohstofftarif) unter denselben Bedingungen befördert, wie solche gemäss der Bekanntmachung vom 10. März für Saatkartoffelsendungen nach dem Kreise Montjoie festgesetzt sind. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichischer Coaksverkehr. (Frachtermässigung für Coakstransporte.) Für Coakstransporte, welche für eine Cementfabrik in St. Leonhard bei Salzburg (Station St. Leonhard-Drachenloch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft) bestimmt sind, wird eine Frachtermässigung, und zwar im Verkehre

a) von Camen und Unna Königsborn von 0·18 Mk.,
b) von den übrigen Coaksversandtstationen von 0·20 Mk. pro 100 kg

unter der Bedingung gewährt, dass die für Zeltweg festgesetzte Mindestmenge von 5000 Tonnen erreicht wird und die Sendungen nach St. Leonhard eine Ueberschreitung dieses Quantums darstellen.

Die Abfertigung muss zu den directen Frachtsätzen für Salzburg des Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. Jänner 1891 erfolgen, und sind nach Salzburg loco bestimmte Sendungen von der Rückvergütung ausgeschlossen. Die Frachtermässigung erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe.

Ostdeutsch-Westdeutscher, sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. (Nachtrag II.) Am 15. Mai wurde zu den Tarifen für die oben genannten Verkehre je ein Nachtrag II herausgegeben. Die Nachträge, welche durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden können, enthalten Entfernungsabkürzungen für verschiedene Stationen der Directionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken; der Nachtrag zum Tarife für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr enthält ausserdem Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 a (gebrannte Steine) für die Stationen Brücken (Rheinland) des Directionsbezirkes Köln und Schlebusch des Directionsbezirkes Elberfeld, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 (Eisen und Stahl) für die Stationen Schönholz und Spandau des Directionsbezirkes Berlin und Ribnitz des Directionsbezirkes Stettin.

Mitteldeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. (Nachtrag I.) Am 15. Mai trat der Nachtrag I zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend Tarifkilometer für die in den Verkehr einbezogenen Stationen der Strecke Mayen—Gerolstein des Directionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für verschiedene andere Stationen und einige Aenderungen des Haupttarifes. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. (Aufhebung der Frachtsätze für Pflaumen aus Bosnien und andere Tarifänderungen.) Am 1. Juli gelangen die in der Abtheilung a (Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen) des Tarifes nebst Nachträgen I bis IV enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 a, b und c für Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus (Povidl, Lequar) aus Bosnien — mit Ausnahme der Frachtsätze für die Station Meiningen (Werrabahn) — zur Aufhebung. Von diesem Tage ab werden für Pflaumen- etc. Sendungen bosnischer Herkunft bei Aufgabe in beliebigen Mengen die Frachtsätze der Stückgutclasse, bei Aufgabe in Mengen von 5000 kg diejenigen der allgemeinen Wagenladungsclasse A 1, bei Aufgabe in Mengen von 10.000 kg diejenigen der Classe B berechnet.

Zu demselben Zeitpunkte treten in Abtheilung a des Tarifes für die Stationen Bielefeld, Cassel (Ober- und Unterstadt, sowie Rangirstation), Giessen, Lippstadt, Osnabrück (Hann. Bahnh.) Soest, Uerdingen und Wesel einerseits und Passau und Regensburg Donaulände trans. andererseits directe Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

— (Einbeziehung der Station Gummersbach.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai erhielt die Station Gummersbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld directe Frachtsätze der regelrechten Tarifclassen, sowie der Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen- und Stahlwaaren, bezw. Façoneisen und Roheisen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen

Mitteldeutscher Verbandsgüterverkehr. (Tarifänderungen.) Für den Verkehr der Stationen Bodenbach, Tetschen, Klingenthal und Reitzenhain der Sächsischen Staatsbahnen mit Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Main-Neckar-Bahn, sowie für den Verkehr der Station Warnsdorf der Sächsischen Staatsbahnen mit Stationen der Main-Neckar-Bahn treten am 1. Juli abgeänderte Frachtsätze in Kraft. Neben vielfachen Frachtermässigungen schliessen dieselben auch Frachterhöhungen, insbesondere für Frachtstückgut, in sich.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt auf Erfordern das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt, von Ende Juni ab auch die betheiligten Abfertigungsstellen.

Preussisch - Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. (Einführung directer Frachtsätze Emmerich—Passau.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai wurden für die Beförderung von Pferden in einzelnen Stücken von der Station Emmerich des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen nach Station Passau der kgl. Bayerischen Staatsbahnen directe Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Verkehr mit England. (Directe Eilgutfrachtsätze Basel—London.) Für die directe Beförderung von Eilgutsendungen zwischen Basel Centralbahnhof (E.L.B. und J.S.B.) und London (Stationen der G.E.R., der S.E.R., der L.Ch.D.R. und Bureaux der cont. und engl. Agentur), sowie zwischen Basel (Bad. Bhf.) und London (G.E.R.) tritt mit dem 1. Juli ein neuer Tarif mit folgenden Frachtsätzen in Kraft:

Frcs. 30·0 für 100 kg beschleunigtes Eigut,
Frcs. 20·0 für 100 kg gewöhnliches Eilgut.

Die zur Zeit giltigen, theils höheren, theils niedrigeren Tarifsätze und Bestimmungen für Curiereilgut und Eilgut zwischen Basel und London in den verschiedenen directen Tarifen über Delle, Bettingen und Herbesthal werden mit dem genannten Tage aufgehoben.

Weitere Auskunft ertheilt die Verkehrsinspection und das Tarifbureau der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.

Preussisch - Oldenburger Staatsbahn - Güterverkehr. (Ergänzung des Holzausnahmetarifes.) Der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) für den Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn erhielt mit Giltigkeit vom 20. Mai in sämmtlichen Tarifen unter Ziffer 4, grobe Holzwaaren, folgenden Zusatz: Rundholz, gelocht (Haspelholz).

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau—Magdeburg. (Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc.) Am 1. Juni treten in dem oben bezeichneten Verkehr für die Beförderung von Eisenerzen, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetrieb von der Station Blankenburg (Harz) der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach mehreren oberschlesischen Hochofenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Dieselben kommen nur für solche Sendungen, die an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt“ bezeichnet sind, zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfrage die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutsche Eisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel.) An Stelle des Tarifes vom 1. April trat mit dem 20. Mai auf der grossen Mehrzahl der deutschen Bahnen ein neuer Nothstandstarif für Düngemittel in Kraft. Derselbe enthält insbesondere die Ausdehnung des Tarifes auf die Marienburg-Mlawkaer und verschiedene kleinere Eisenbahnen, ferner erleichterte Anwendungsbedingungen für die Gewährung der Frachtermässigung bei Chilisalpeter, die Aufnahme des Artikels Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) in den Tarif, sowie eine Bestimmung wegen Anwendung des Tarifes im Rückvergütungswege auf die seit 1. März beförderten Sendungen.

Abdrücke des Tarifes sind durch die Güterabfertigungsstellen und durch das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, Stadtbahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Mehl u. s. w. aus Bayern über Lindau vom 20. Mai 1895.) Mit Giltigkeit ab 20. Mai ist ein Ausnahmetarif für Getreide in Wagenladungen zu 10.000 kg, anwendbar auf Sendungen, welche ab bayerischen oder ausserbayerischen Stationen oder aus bayerischen Lagerhäusern von bayerischen Mühlen bezogen und, zu Mühlenfabrikaten verarbeitet, über Lindau ausgeführt werden, in Kraft getreten, durch welchen der seinerzeit veröffentlichte Tarif vom 1. August 1887 aufgehoben und ersetzt wird.

Der Tarif, welcher unentgeltlich abgegeben wird, findet nur im Rückvergütungswege Anwendung.

Vor der Gebrauchnahme des Tarifes sind auf Seite 2 bei Ziffer 4 c die Stationsnamen „Aufhausen“, „Ottenhofen“ und „Raindorf“ zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
866	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Thon, roh, der Pos. E. 20 des Tarifes, Theil I	Preschen	Lihsic via Aussig	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	27·9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
867	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt	Pardubitz S.N.D.V.B.	Tetschen transit	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1895	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883, bezw. Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891		Pfge. 41	Differenz gegenüber den Ausnahmetarifen für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891	Im Kartirungswege		Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden
					Reichenberg transit					30				
					Seidenberg transit					37				
					Liebau transit					21				
					Mittelwalde transit					23				
				Pardubitz St.E.G.	Bodenbach transit			Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juni 1888, bezw. Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum etc. vom 15. November 1891		41				
					Halbstadt transit					26				
					Mittelsteine transit					30				
868	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Agendorf	Wr.-Neustadt transit*)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	23 Heller incl. ungar. Steuer	20 Heller incl. ungar. Steuer	3 Heller	Im Kartirungswege		*) Sendungen müssen nach Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang südlich Wr.-Neustadt bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
869	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Sasbalom (Ausweiche)	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief und Einhaltung der für diese Güter bestehenden allgemeinen, sowie der rücksichtlich dieser Ausweiche giltigen besonderen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	238 Heller		Im Kartirungswege		
870	Südbahn-Gesellschaft		Torfstreu und Torfmull	Laibach S.B.	Storé St. Georgen Ponigl Pöltschach Wind.-Feistritz Pragerhof Kranichsfeld Pössnitz Spielfeld Ehrenhausen Leibnitz Lebring Wildon Kalsdorf Puntigam	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894 bis auf Widerruf	Heller 40 44 44 50 53 53 56 63 66 66 71 74 74 76 78	Heller 33 34 37 41 43 44 46 51 54 55 57 59 60 63 65	Heller 7 10 7 9 10 9 10 12 12 11 14 15 14 13 13	Im Kartirungswege		
871	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel und Getränke, sowie die davon herrührenden Emballagen, ferner Uebersiedlungseffecten in kleineren Partien	Während der Badesaison 1895, d. i. vom 1. Juni bis Ende September 1895, in Brennerbad wird die Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab Bozen-Gries nach Brenner und Brennerbad, sowie retour mit Personenzügen gegen Bezahlung der frachtgutmässigen Gebühren gestattet.										
872	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Steinsalz aus Pos. 5 der Güter-Classification des Tarifes, Theil I	Wieliczka	Bärn-Andersdorf	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Heft 2 vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	86 kr.		Im Kartirungswege		
873	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Oderberg transito (für Sendungen von Karwin)	Troppau K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	19·5	15·5	4·0	Im Kartirungswege		
					Weisskirchen				27·4	21·0	6·4			
				Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Karwin)	Krakau K.F.N.B. loco				52·9	36·5	16·4			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 25. Mai 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. Mai 1895, womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, abgeändert, bezw. ergänzt werden.

In der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, werden mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 die nachstehend bezeichneten Bestimmungen ergänzt, bezw. abgeändert, wie folgt:

§ 1.

1. In der Eingangsbestimmung ist anstatt „Nr. XXXVI“ zu setzen: „Nr. XXXVa“.
2. Ziffer 3, Abs. 1, hat zu lauten:
   „F e r t i g e (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen etc.“
3. In Ziffer 3, Abs. 2, ist anstatt „Nr. XXXVII, bezw. XXXVIIa“ zu setzen: „Nr. XXXVI, bezw. Nr. XXXVII“.
4. In Ziffer 6, Abs. 2, ist vor den Worten „35 Procent“ einzuschalten das Wort: „m i n d e s t e n s“.

§ 6.

5. In Ziffer 3, Abs. 1, ist vor den Worten „Patronen für Handfeuerwaffen“ einzuschalten das Wort: „f e r t i g e“.
6. In den Ziffern 4 und 5 ist am Schlusse des Absatzes 1 nachstehender Satz beizufügen:
   „Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.“
7. In Ziffer 6 ist der zweite Satz des Absatzes 2 als Absatz „3“ und sind die beiden folgenden Absätze 3 und 4 als Absätze „4“ und „5“ zu bezeichnen.
8. In Ziffer 7, a, 1 ist am Schlusse des Absatzes 2 nachstehender Satz beizufügen:
   „sofern nicht die Einrichtung der Kapseln, z. B. durch eine den Sprengsatz sicher abschliessende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, dass der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird.“

§ 9.

9. In Absatz 2 ist der letzte Satz, beginnend mit den Worten: „Nur nasse gepresste Schiessbaumwolle etc.“ zu streichen.

Der kgl. ungarische Handelsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Wurmbrand m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 1. Mai 1895, Z. 19.695, an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen mit Ausnahme der Dampftramway-Unternehmungen und Zahnradbahnen, betreffend die Hinausgabe des II. Nachtrages zur Verordnung über die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen.

Der geehrten Verwaltung wird ein Exemplar der im Reichsgesetzblatt und im Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt zur Kundmachung gelangenden h. a. Verordnung vom heutigen Tage, womit einige Bestimmungen der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des

Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, abgeändert, bezw. ergänzt werden, zur Kenntnissnahme und Danachachtung übermittelt.

Hiezu wird Nachstehendes bemerkt:

Die durch die vorstehende Verordnung vorgenommenen Abänderungen und Ergänzungen sind vorwiegend formeller Natur und haben den Zweck, die Uebereinstimmung der in Rede stehenden Verordnung mit den einschlägigen Bestimmungen der am 1. April 1895 in Wirksamkeit getretenen Specialvereinbarung mit Deutschland (R.-G.-Bl. Nr. 24 ex 1895) und mit dem zu gleicher Zeit in Kraft getretenen II. Nachtrage zum Betriebsreglement (R.-G.-Bl. Nr. 35 ex 1895) herbeizuführen.

Im § 9 wurde der Schlusssatz des 2. Absatzes gleichwie in der Specialvereinbarung mit Deutschland gestrichen, weil die Beförderungsbedingungen für „Nasse gepresste Schiessbaumwolle" nicht durch diese Verordnung, sondern in Nr. XXXIX der Anlage B des Betriebsreglements geregelt sind, wo auch ausdrücklich ausgesprochen ist (Abs. 2), dass dieser Artikel mit gemischten Zügen auf solchen Strecken befördert werden kann, auf welchen keine Güterzüge verkehren.

Endlich wird die geehrte Verwaltung aufmerksam gemacht, dass in dem Einführungserlasse vom 1. August 1893, Z. 40.703 zu der in Rede stehenden Verordnung in Abschnitt II, lit. b, in Folge der mit Verordnung vom 1. März 1895, R.-G.-Bl. Nr. 35 (II. Nachtrag zum Eisenbahn-Betriebsreglement), eingetretenen Aenderungen in der Nummernfolge der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement die nachstehenden Correcturen vorzunehmen sind:

In Zahl 7 ist Nr. XXXVII zu ersetzen durch Nr. XXXVI
„ „ 8 „ „ XXXVIIa „ „ „ „ XXXVII
„ „ 13 „ „ XLIII „ „ „ „ XLIIa
„ „ 14 „ „ XLIV „ „ „ „ XLIII.

Gleichzeitig wird die Hinausgabe der Eingangs erwähnten Verordnung als Nachtrag II zu der amtlichen Handausgabe der bezogenen Verordnung vom 1. August durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst.

Um die Höhe der Auflage dieses Nachtrages bestimmen zu können, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, ihren eventuellen Bedarf an Exemplaren des Nachtrages II der genannten Staatsanstalt ehethunlichst bekannt zu geben.

Der Preis eines Exemplares wird sich auf 1 Kreuzer stellen.

Wien, am 1. Mai 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 30. März 1895, Z. 6516-G.-I., an die seiner Ingerenz unterstellten Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die Anzeige über vorgekommene Bahnfrevel und die Ergebnisse der diesfälligen gerichtlichen Untersuchung.

Unter Bezugnahme auf den an sämmtliche österr. Eisenbahn-Verwaltungen gerichteten Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 5. October 1872, Nr. 7834—4544/II, betreffend die Anzeige über vorgekommene Bahnfrevel (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 82 ex 1872), wird hiemit in Abänderung des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 3. August 1875, Z. 6571/II (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 132 ex 1875), angeordnet, dass derartige Vorfälle, sowie eventuell die Ergebnisse der diesfälligen gerichtlichen Untersuchung künftighin nicht mehr durch Monatsausweise, sondern nur von Fall zu Fall, und zwar die Anzeige über einen vorgekommenen Bahnfrevel sofort nach dem stattgehabten Ereignisse, das Ergebniss der gerichtlichen Untersuchung dagegen unmittelbar nach dessen Bekanntwerden anher zur Anzeige zu bringen ist.

Wien, am 30. März 1895.

Vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium.

Der k. k. General-Inspector des österr. Localbahnwesens:
Wurmb m. p.

Erlass des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vom 16. Mai 1895, Z. 6518-G.-I., an die Verwaltungen der österr. Localbahnen, betreffend die Auflassung der monatlichen Vorlage der Dienstcircularien.

Unter Bezugnahme auf die Erlässe der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 28. Juni 1871, Nr. 4046—3168/II (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 53 ex 1871), und vom 10. Juni 1873, Nr. 4458—2718/II (kundgemacht im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 66 ex 1873), mit welchen die monatliche Vorlage der gehörig instruirten Dienstcircularien angeordnet worden ist, wird die geehrte Verwaltung hiemit in Kenntniss gesetzt, dass die Vorlage der Circularien künftighin zu unterbleiben hat.

Wien, am 16. Mai 1895.

Vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium.

Wurmb m. p.

Manövrirfähigkeit von Rettungsbooten.

Aus den Zeitungsberichten anlässlich des Unterganges des Dampfers „Elbe“ war zu entnehmen, dass die Boote wegen Vereisung der Bootstaljen schwer gestrichen werden konnten, sowie, dass Boote, welche glücklich bis an die Wasseroberfläche gelangten, kenterten.

Da vom Augenblicke des Zusammenstosses bis zum Sinken der „Elbe“ ein Zeitraum von 20 Minuten verstrich, welcher vielleicht trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse genügt hätte, den grössten Theil der an Deck befindlichen Passagiere zu retten, wenn es gelungen wäre, sofort alle Boote ins Wasser zu lassen, so bietet die in Rede stehende Katastrophe den Anlass zur Erwägung, ob es nicht möglich wäre, ähnlichen zahlreichen Verlusten an Menschenleben in Hinkunft durch eine Aenderung der gebräuchlichen Bootsmanöver auf Passagierdampfern nach Thunlichkeit vorzubeugen.

Von allen maritimen Einrichtungen sind vielleicht gerade die Vorrichtungen zum Hissen und Streichen der Boote seit jeher am conservativsten geblieben. Betrachtet man den Vorgang beim Streichen eines Bootes, so ist es zunächst nöthig, die Bootskleider, welche zum Schutze gegen Kohlenstaub und Witterungseinflüsse über die Boote ausgebreitet werden, zu entfernen. Dieselben sind mit zahlreichen Leinen am Bootskörper befestigt. Hierauf müssen die Seevertäuungen gelöst werden. Zumeist sind diese ohne Slippervorrichtungen. Nunmehr muss das Boot von den Bootsklampen, in denen es sitzt, befreit werden. Hiebei ist es fast stets nöthig, das Boot etwas zu hissen, welche Arbeit, sobald alle Boote eines Passagierdampfers gleichzeitig gestrichen werden sollen, in Folge Mangels an fachkundigem Personal kaum durchführbar ist.

Dieses Hissen, sowie das nachfolgende Streichen der Boote muss mit den Bootstaljen bewirkt werden, welche zwar zumeist gebrauchsbereit liegen, häufig jedoch aufgebunden sind, beim Klarlegen Klinken bilden und, wenn sie übermässig von Feuchtigkeit durchzogen sind, oder wegen Vereisung — wie bei der „Elbe“ — den Dienst versagen. Nun kommt erst das Ausdrehen der Bootsdavids, wozu ebenfalls Taljen benützt werden, deren Gebrauch ähnliche Uebelstände wie die oben beschriebenen ergeben kann. Endlich kann das Boot ins Wasser gestrichen werden, wobei das Aushaken der Taljen namentlich bei hohem Seegange schwierig ist.

Diese kurze Beschreibung zeigt, dass dies ein viel zu umständliches Verfahren ist, um im Falle der Noth, wo jede Minute kostbar ist, rasch zu entsprechen, überdies genügt das Versagen eines Details, um das betreffende Boot zu gefährden oder gebrauchsunfähig zu machen. Hiebei ist noch zu berücksichtigen, dass die Boote der Passagierdampfer gewöhnlich bei deren Ausrüstung auf ihren Platz gesetzt und während der ganzen, oft sehr langen Ausrüstungsperiode nur in dringenden Fällen entfernt werden. Häufiges Anstreichen mit Oelfarbe bewirkt ein festes Anhaften der Boote auf ihren Trägern, sowie andere Unzukömmlichkeiten im Falle des Bedarfes. So gute Dienste ferner auch die Talje beim Hissen der Boote leistet, da bei geringer Kraftanstrengung grosse Lasten bewältigt werden können, ebenso hinderlich ist dieselbe dort, wo es noththut, rasch die Boote ins Wasser zu lassen.

Im Nachstehenden seien einige Massnahmen aufgezählt, deren Einführung eine raschere Bereitstellung der Boote auf Passagierdampfern im Bedarfsfalle gestatten könnte:

1. Die Talje wäre beim gehissten Boote durch ein starkes Drahtreeg oder eine Kette (Gliederkette), die auf einer Trommel klar aufgerollt ist, zu ersetzen. Die Trommeln wären je nach den räumlichen Verhältnissen in entsprechender Höhe auf den Bootsdavids selbst oder am Fusse derselben zu systemisiren und müssten mit einer Bandbremse oder einer sonstigen Bremsvorrichtung versehen sein.

2. Die Bootsklampen, auf denen das eingedrehte Boot ruht, sollten nicht wie bisher unverrückbar sein, sondern im Bedarfsfalle nach abwärts — ähnlich einer Versenkung im Theater — gleiten, was mittelst einer Excentervorrichtung leicht durchführbar wäre. Dadurch entfiele das allerdings geringe, aber umständliche Hissen der Boote vor dem Ausdrehen und Streichen derselben.

3. Das Ausdrehen der Bootsdavids müsste unabhängig von Seitentaljen zu bewirken sein. Dies könnte etwa mit Zahnkranz und Schnecke, ähnlich wie dermalen die grossen Windhauben auf modernen Dampfern, vorgenommen werden.

4. Die beiden Drahtreegs zum Streichen des Bootes müssen, sowie das Boot die Wasseroberfläche erreicht, durch eine Slippervorrichtung gleichzeitig ausgelöst werden. Hiezu würde sich die altbewährte Slippervorrichtung zum Fallenlassen der Anker besonders gut eignen. Wenn eine derartige Vorrichtung in der Bootsflur oberhalb des Kieles angeordnet wird, so genügt eine einfache Hebelbewegung, um den gewünschten Zweck zu erreichen.

5. Alle Seevertäuungen der Boote sollten mit Slippervorrichtungen versehen sein.

6. An der Bordwand des Schiffes wäre bei jedem Boote ein Quantum Oel sammt einer entsprechenden Spritzvorrichtung unterzubringen, um während des Streichens der Boote und bei der Einschiffung der Passagiere die brandende Kraft der See abzuschwächen. Eine in der Nähe der Bootskrahne entsprechend systemisirte Anzahl elektrischer Glühlampen könnte ferner im Bedarfsfalle die betreffenden Stellen beleuchten.

Bei dem Umstande, dass die Boote der Passagierdampfer fast ausschliesslich dem Zwecke dienen, im Bedarfsfalle als Rettungsboote in Verwendung zu treten, wäre es zu empfehlen, internationale Vereinbarungen zu treffen, wonach alle Boote der Passagierdampfer nachstehenden Bedingungen entsprechen müssten:

1. Alle Boote sollen unversinkbare Rettungsboote mit Selbstaufrichtungsvermögen von möglichst grossen Dimensionen sein.

2. Die Vorrichtungen zum Streichen der Boote müssen derart eingerichtet sein, dass diese Arbeit ein Minimum an Zeit erfordert (Ersetzung der Talje durch ein einfaches Drahttau bei gehisstem Boote; Entfernung der Bootsklampen nach abwärts beim Ausdrehen und Streichen des Bootes, damit es nicht nöthig ist, das Boot vorher zu hissen; Ausdrehen der Krahne durch eine besondere Vorrichtung ohne Seitentaljen; Systemisirung einer Slippervorrichtung zum gleichzeitigen Auslösen der Drahtreeps in dem Augenblicke, wo das Boot die Wasserlinie erreicht).

3. Jedes Boot ist ständig mit einem sogenannten eisernen Vorrath an Lebensmitteln und wellenberuhigendem Oel zu versehen.

4. Sämmtliche Boote müssen jeden Monat mindestens einmal ins Wasser gestrichen werden.

Ueberdies sollte auf Passagierdampfern eine Anzahl Boote auf Bootsbrücken in Klampen — ähnlich wie auf Kriegsschiffen — derart installirt werden, dass sie beim Sinken des Dampfers selbstthätig flott werden.

Ausserdem wären die Schiffsconstructeure zum Studium der schwierigen Frage zu veranlassen, ob es — bei Verzichtleistung auf die Bequemlichkeit der Passage — auf Passagierdampfern nicht angezeigt wäre, keine Thüren, Luken etc. in die wasserdichten Querschoten einzuschneiden. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass die sinnreichsten und stets im gebrauchsfähigsten Zustande erhaltenen derartigen Vorrichtungen, welche sonst immer geschlossen waren, im kritischen Momente die Wasserprobe nicht bestanden — weil sie offen waren. Selbst bei geschlossenen Thüren genügt übrigens ein Rammstoss in der Nähe der durch Thüren an Festigkeit geschwächten Querschote, um diese sowie die Thüre zu deformiren, worauf der wasserdichte Abschluss illusorisch wird. [„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Die Verwendung von Petroleum zur Heizung von Schiffskesseln.

Die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit der Dampfer ist vom Gesichtspunkte der Rentabilität aus betrachtet in erster Linie abhängig von der Möglichkeit, ein Brennmaterial zu verwenden, das bei annähernd gleichem specifischen Gewichte wie die heute verwendete Steinkohle und nicht wesentlich abweichender Preislage eine höhere Heizkraft entwickelt. Die Schiffsmaschinen-Ingenieure haben daher ihre Aufmerksamkeit dem Petroleum zugewendet, in dem man einen den erwähnten Anforderungen entsprechenden Ersatz für die zur Zeit noch uneingeschränkt dominirende Steinkohle gefunden zu haben glaubt.

Es ist oft geltend gemacht worden, dass eine Tonne flüssigen Brennmaterials in Bezug auf Heizkraft zwei Tonnen Steinkohle gleichkommt. Dies wurde nicht nur von dem grossen Publicum, sondern auch von vielen Fachmännern als richtig angenommen. Es wurden Berechnungen angestellt, wobei man zu überraschenden Resultaten gelangte, ohne dass die Richtigkeit des Fundamentes dieser Kalküle in Zweifel gezogen worden wären.

Vergleichende Versuche, die vor einiger Zeit in Cambridge stattgefunden haben, ergaben jedoch, dass die zur Heizung von Schiffskesseln verwendbaren Erdölproducte bezüglich des Brennwerthes nicht den gehegten Erwartungen entsprachen. So stand z. B. das Russoline nur um 25 Percent höher als Kohle.

Die Kohlenwasserstoffverbindungen, welche das Petroleum bilden, sind zahlreich und von der vielfältigsten Art. Es gibt hunderte von verschiedenen Verbindungen, von dem äusserst flüchtigen Benzin bis zum dicken Astaki; jede derselben kann durch theilweise Destillation aus dem Rohöl gewonnen werden. Jedes Rohöl enthält zwei Heizstoffe, nämlich Kohlenstoff und Wasserstoff, und diese treten in den einzelnen in den Handel gelangenden Sorten in verschiedenen Mengen auf. Ein Pfund Wasserstoff vermag bei gänzlicher Verbrennung 62.000 britische Thermaleinheiten zu entwickeln, während ein Pfund Kohlenstoff 14.500 Wärmeeinheiten hergeben kann. Das durchschnittliche specifische Gewicht des Rohpetroleums ist ungefähr 0·87 und seine Zusammensetzung derart, dass etwa 85 Percent Kohlenstoff, 13 Percent Wasserstoff und 2 Percent Sauerstoff darin enthalten sind. Es stellt sich demnach zur Wärmeentwicklung der Werth eines Pfundes Rohpetroleum wie folgt: $14.500 \times 0·85 = 12.325$ Einheiten für Kohlenstoff, $62.000 \times 0·13 = 8600$ für Wasserstoff, also $12.325 + 8600 =$ rund 21.000 Einheiten. Dies ist noch immer weit entfernt von 29.000 Einheiten als dem doppelten Werthe von guter Kohle.

Es kommt aber eine Menge von Petroleum auf den Markt, bei welchem der Gehalt an Wasserstoff weit unter 13 Percent liegt; es gibt Sorten, die davon nur 11 Percent bei 87 Percent Kohlenstoff enthalten. Der Werth eines solchen Petroleums würde demnach nur 19.400 Einheiten entsprechen. Clark fand den Durchschnittswerth bei einer ganzen Reihe von Untersuchungen an verschiedenen Petroleumproben zu 19.400 Einheiten, so dass man in abgerundeter Zahl 20.000 Einheiten als Mittel annehmen kann.

Zieht man nun die verschiedenen Arten des durch Destillation gewonnenen Petroleums in Betracht, so gestaltet sich das Verhältniss natürlich weitaus günstiger, da in diesem bis zu 28 Percent Wasserstoff vorkommt, so dass man dabei bis zu 27.000 Einheiten oder nahezu auf den doppelten Heizwerth der Kohle gelangen kann. Aber die Verwendung solcher Oele zur Dampferzeugung ist ausgeschlossen, denn sie sind vor Allem viel zu theuer. Ihrer Verwendung würden aber auch dann erhebliche Schwierigkeiten entgegen stehen, wenn der Preis nicht in die Waagschale fallen sollte, weil die Entzündung bei zu niederen Temperaturen stattfindet. Ein solches Heizmittel würde viel zu gefährlich sein.

Die am besten geeignete Art des Erdöles ist zweifellos das Astaki. Es ist der Rückstand, der von dem Rohöl verbleibt, wenn die leichteren Arten: Benzin, Paraffin, abgewonnen sind. Ueber seine chemischen Eigenschaften ist man noch so gut wie im Dunkeln, weil kaum zwei Proben völlig gleiche Eigenschaften zeigen. Man wird indessen nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass es an Wasserstoff ziemlich arm ist und sein Werth als Wärmeerzeuger kaum auf 20.000 Einheiten angesetzt wird. Gewicht für Gewicht stellt es sich also auf das Eineinhalbfache des Brennwerthes der Kohle; sein Preis dagegen, wenn man es heute in England oder Amerika beziehen wollte, ist jetzt gerade das Doppelte desjenigen, den man für Kohle bezahlt.

Man sieht demnach, dass die grossen Vortheile, welche von Seiten der Erfinder verschiedener Systeme für Oelverbrennung ins Feld geführt werden, auf keiner positiven Basis beruhen.

Um die Sache von dem richtigen Geschäftspunkte aus zu betrachten, darf man einerseits nicht zu viel von den wärmeerzeugenden Eigenschaften des flüssigen Heizmaterials erwarten, andererseits muss man die stark variirenden Preise in Betracht ziehen, welche an verschiedenen Orten gezahlt werden, und schliesslich bleibt in Betracht zu ziehen, dass die Manipulation mit dem fraglichen Heizstoffe eine überaus bequeme ist und viel an Bedienungsmannschaft gespart werden kann. Hinsichtlich der Kosten stellt sich Petroleum in England auf 25 Schillinge per Tonne, die Kohle dagegen auf 10 bis 12 Schillinge. Dampfer jedoch, welche im Mittelmeere oder im Schwarzen Meere bunkern müssen, haben dort bis zu 2 Pfund Sterling 10 Schillinge für Steamkohle zu bezahlen, während daselbst Petroleum um einen geringeren Preis als Kohle in England bezogen werden kann. Astaki ist im Gebiete der beiden obgenannten Meere an

vielen Stellen um einen Betrag zu erhalten, der wenig höher ist als die Transport- und Löschungskosten. — Freilich ist nicht ausser Acht zu lassen, dass bei grösserer Nachfrage nach diesem Artikel der Preis voraussichtlich bedeutend in die Höhe schnellen würde.

Um dieses Brennmaterial richtig auszunützen, müssen die Kessel der Dampfer derartig eingerichtet sein, dass sie sofort sowohl Kohle wie Oel nach Belieben verbrauchen können, so dass ein Ladungsdampfer, der von einem Hafen zum anderen fährt, stets dasjenige Heizmaterial verwenden kann, welches zum niedrigeren Preise zu haben ist.

Was die Anordnung der Verbrennungsapparate anbelangt, so müsste dieselbe derart getroffen werden, dass sich die Flamme nicht selbst auslöscht und das Oel in der richtigen Weise, d. i. vollständig zur Verbrennung gelangt. Wenn man ein angezündetes Stück Papier über den Cylinder einer brennenden Lampe hält, so erlöscht es in Folge der aufsteigenden Kohlensäure, in der die Flamme des Papiers keine Nahrung finden kann. Ebenso kann das Petroleum, wenn es hoch oben in die Feuerung hineingestäubt wird, nicht zur Verbrennung kommen, weil der obere Theil des Feuers wenig oder gar keinen freien Sauerstoff enthält. Das zersprühte Oel wird, ohne zur Verbrennung zu gelangen, gegen die hintere Seite der Feuerung getrieben und läuft an dieser nieder, um unten verbrannt zu werden, wo eine vollständige Entfaltung seiner Heizkraft nicht eintreten kann. Das Oel sollte also nicht zu hoch über den Rosten eingeführt werden; eine besondere Feststellung der Höhe muss jedoch in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung der Eigenheiten eines jeden Kessels erfolgen. Allgemeine Vorschriften lassen sich hierüber nicht geben.

Das Versprühen des Petroleums geschieht in der Regel mittelst Dampf, doch ist diese Methode nicht einwandfrei, da die Menge des erforderlichen Dampfes beträchtlich ist und nicht allein viel Kraft, sondern auch frisches Wasser mehr als nöthig vergeudet wird, was namentlich für Seedampfer bedeutend ins Gewicht fällt. Die Anwendung der Pressluft ist daher vorzuziehen. Es frägt sich aber, ob überhaupt eines der beiden Zerstäubungsmittel nothwendig ist. Beide Methoden lassen sich vielleicht dadurch umgehen, dass das Oel durch feine Röhrchen — wenn nöthig unter hohem Drucke — in die Flamme eingepresst wird. Dieses System ist bei Oelmaschinen mit Erfolg angewendet worden, und es ist nicht einzusehen, warum es sich nicht auch bei Kesselfeuerungen bewähren sollte. Gelingt dies, so sind damit manche Einwendungen, die sich gegenwärtig bezüglich der Einführung des flüssigen Heizmateriales machen lassen, aus dem Felde geschlagen. Versuche nach dieser Richtung könnten ohne erheblichen Kostenaufwand angestellt werden. [„Hansa."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 382. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Mai befindet sich im Einlaufe der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über das Gesetz, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen.

In dieser Sitzung richten ferner die Abgeordneten Pernerstorfer und Genossen folgende Interpellation an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister:

„Es ist eine in Fachkreisen bekannte Thatsache, dass insbesondere bei der Südbahn die Zahl der im Verkehre angestellten Bediensteten in gar keinem Verhältnisse zu der zu bewältigenden Arbeit steht. Die Folge davon ist eine masslose Ueberbürdung der Angestellten und die Unmöglichkeit, die bezüglich der Dienstesverrichtungen bestehenden Instructionen genau zu befolgen, was beides schliesslich eine erhöhte Gefahr für das reisende Publicum bedeutet. Die Verkehrsbediensteten dieser Bahn haben nun zu einem originellen Mittel gegriffen, um den vorhandenen Uebelständen einigermassen zu steuern. Sie haben beschlossen, von der Nacht vom 9. auf den 10. Mai angefangen sich genau an die Dienstesinstructionen zu halten. In Folge dessen haben die Züge seit diesem Datum grosse Verspätungen, und falls sich die Direction nicht zu Reformen, insbesondere aber zu einer Vermehrung der Arbeitskräfte entschliesst, droht eine völlige Stockung des Frachtenverkehres einzutreten. Der gegenwärtige Zustand ist aber besonders deswegen gefährlich, weil dem Zugspersonale die Zeit der Verspätungen, die in den letzten Tagen manchmal bis zu fünf Stunden betragen hat, nicht eingerechnet wird, so dass es gezwungen wird, weit über alles mögliche Zeitmass hinaus Zugsbegleitungsdienst zu leisten.

Wir erlauben uns nun mit besonderer Beziehung auf den gegenwärtigen gefährlichen Zustand der Verkehrsverhältnisse bei der Südbahn folgende Fragen an den Herrn Handelsminister zu stellen:

‚1. Ist der Herr Handelsminister geneigt, darauf zu dringen, dass die Erlässe der k. k. Generalinspection von der Südbahn respectirt werden?

2. Wie ist es zu erklären, dass die Südbahn Lastzugsfahrordnungen besitzt, die einen gesicherten Verkehr nicht garantiren?

3. Ist es statthaft und kann es länger geduldet werden, dass Verkehrsbedienstete bis zu 36 Stunden zum Dienste verhalten werden?

4. Ist es zulässig, dass die Gepäcksconducteure bis zu 22 Stunden Dienst leisten müssen?

5. Ist es mit der Sicherheit des Verkehres vereinbar, dass Magazinsarbeiter, die den ganzen Tag über im Magazin gearbeitet haben, Abends zum Fahrdienste commandirt werden?

6. Ist es dem Herrn Minister bekannt, dass in Cilli und Laibach im Magazine Sträflinge als Arbeiter verwendet werden, während die eigenen Magazinsarbeiter aussetzen müssen?

7. Ist der Herr Minister bereit, die Uebelstände bezüglich der Arbeitszeit, bezüglich der Fahrordnung und bezüglich eines weniger menschenausbeuterischen Zugsbegleiterturnus mit grösster Beschleunigung abzustellen?‘"

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Lemberg—Czernowitz. Schleppbahn zum Spiritusmagazin der Galiz. Handels-Actiengesellschaft: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, betreffend die Herstellung einer Schleppbahn in km 141·083 der Linie Lemberg—Czernowitz zum Spiritusmagazin der Galiz. Handels-Actiengesellschaft für den 28. Mai in Stanislau anberaumt und zum Leiter der Commission den Statthaltereirath Ladislaus Chadzyński bestimmt. [G.-I.-Z. 9834.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Brünn—Prerau: Bauliche Herstellung in der Station Wisehau.) Behufs leichterer Verkehrsabwicklung wurde in der Station Wischau ein neues Geleise hergestellt. [10. April, Z. 20.778.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Wasserleitung in Olmütz.) Die Herstellung einer Abzweigung von der städtischen Wasserleitung in Olmütz zur Versorgung des dortigen Aufnahmsgebäudes und der umliegenden Wohnhäuser mit gutem Trinkwasser, sowie das Project zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wasserstationsanlage wurde genehmigt. [27. April, Z. 18.615.]

— (Linie Drösing—Zistersdorf: Nebengebäude in Zistersdorf.) In der Station Zistersdorf wurde ein Nebengebäude mit oberirdischem Keller und einem dreifachen Wirthschaftshofe errichtet. [24. April, Z. 23.955.]

— (Linie Krasna—Rožnau: Bauliche Herstellungen in Rožnau.) In der Station Rožnau wurde ein Lampisteriegebäude hergestellt. [18. April, Z. 22.333.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Bauliche Herstellungen in der Station Lonkau.) Für die Herstellung eines Wohnhauses für drei Weichenwächter in der Station Lonkau, sowie für zwei Nebengebäude und einen Brunnen wurde der Bauconsens ertheilt. [30. April, Z. 25.343.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Elektrische Localbahn Baden-Vöslau. (Betriebsconsens-Ertheilung.) Auf Grund des befriedigenden Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke von der Abzweigung Pelzgasse in Baden bis zur Haltestelle Raulerstrasse in Vöslau der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau wurde der Betriebsconsens ab 22. Mai ertheilt. [H.-M.-Z. 27.270.]

Verkehrsstörungen.

Mühlkreisbahn:

21. Mai. In Folge Wolkenbruchs Nachts Bahnkörper bei km 24·5 auf 100 Meter und an anderen Stellen zwischen km 25·5 und 28 stark beschädigt. Bei den Zügen 2 und 1 musste bei km 24·5 umgestiegen werden. Mit Zug 4 wird voraussichtlich der durchgehende Zugsverkehr wieder aufgenommen.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen:

22. Mai. In Folge einer durch Wolkenbruch entstandenen Erdabrutschung in der Strecke Gaisbach-Wartberg—Linz hinter Wächterhaus 666, km 26·3 und 26·4, musste der Güterverkehr in der vorgenannten Strecke bis auf Weiteres eingestellt werden. Der Personenzugsverkehr wird durch Umsteigen, der Gepäck- und Eilgutverkehr durch Umladung aufrechterhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im Monat März.) Nach der im Reichseisenbahnamte aufgestellten Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 31 Entgleisungen auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 158 sonstige, meist geringere Unfälle. Dabei sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 170 Personen zu Schaden gekommen, sowie 35 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 94 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 10 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Directionen Altona, Bromberg und Hannover. 2 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und 5 auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 127 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 8 getödtet und 6 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35.632·96 km Betriebslänge und 978,886.223 geförderten Achskilometern) 208 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, und der grossh. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen;

B. Privatbahnen (bei zusammen 2301·36 km Betriebslänge und 29,602.565 geförderten Achskilometern) 18 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Personal-Nachrichten.

Sectionschef Carl Freiherr von Pusswald †.

Am 22. Mai ist hier der gewesene Leiter des Handelsministeriums, Se. Excellenz Sectionschef Carl Freiherr von Pusswald, k. und k. Geheimer Rath, Mitglied des Herrenhauses, Grosskreuz des Franz Josef-Ordens, Ritter der Eisernen Krone II. Cl. und des Leopold-Ordens aus dem Leben geschieden.

Die Redaction dieses Blattes behält sich vor, auf das Wirken und die Verdienste des Verewigten eingehend zurückzukommen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Generalversammlung.) Am 15. Mai fand in Triest unter dem Vorsitze des Präsidenten, Sectionschef Freiherrn von Kalchberg und in Anwesenheit des Regierungsvertreters, Präsidenten der Seebehörde Ernst Becher die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd statt. Der der Versammlung vom Verwaltungsrathe erstattete Bericht über die Betriebsverhältnisse des vorigen Jahres lautet:

„Geehrte Herren! Im vorjährigen Berichte hatten wir Gelegenheit, rücksichtlich der Verkehrsverhältnisse auf ungünstige Momente hinzuweisen, welche zu optimistischen Erwartungen für das Jahr 1894 nicht berechtigten. Die weitere Entwicklung der Dinge hat leider weder hinsichtlich der allgemeinen Lage des Frachtenmarktes, noch speciell in Betreff des Geschäftsganges in unseren Operationsgebieten eine Wendung zum Besseren gebracht; nichtsdestoweniger freut es uns aber, Resultate aufweisen zu können, welche nicht erheblich hinter denen des Jahres 1893 zurückbleiben. Der Reingewinn für das Betriebsjahr 1894 stellt sich auf fl. 540.583·07, was ein Minus von fl. 2636·60 gegen das Vorjahr bedeutet. Es ist eine Wirkung des constant verfolgten Principes, der Ungunst der Verhältnisse durch die grösstmögliche Intensität und Oekonomie des Betriebes und durch die Verbesserung des gesellschaftlichen Dienstes zu begegnen, wenn in einem relativ so ungünstigen Geschäftsjahr doch das Auskommen gefunden wurde.

Die vermehrte Thätigkeit unserer Flotte wird durch nachstehende Ziffern illustrirt:

durchlaufene Meilen	1894:	1,921.698
" "	1893:	1,836.726
beförderte Passagiere	1894:	261.344
" "	1893:	260.129
verfrachtete Waaren	1894:	7,245.006 q
" "	1893:	6,646.112 q

An dem Mehrdurchlaufe participiren der vertragsmässige ebenso wie der freie Dienst.

Die Fahrten im Adriatischen Meere ergaben eine Steigerung der Einnahmen (fl. 817.077 gegen fl. 753.359 im Jahre 1893), was zum Theil auf die Zunahme des Passagierverkehres in Dalmatien und auf grössere Fassdauben-Transporte aus der Narenta-Mündung zurückzuführen ist.

Von der im Laufe dieses Jahres stattfindenden Einstellung eines neuen Schnelldampfers auf der dalmatinischen Eillinie, worüber wir an anderer Stelle näher berichten, erhoffen wir eine weitere Zunahme des Passagierverkehres, welcher die Hauptressource jener Linie bildet. Auch verspricht die kürzlich ins Leben gerufene Unternehmung zur Gründung von Hotels und Curorten in Dalmatien, an welcher sich die Gesellschaft mit einem mässigen Betrage betheiligte, eine Hebung der Touristenfrequenz an der adriatischen Küste, welche auch unseren Schiffen zu Statten kommen wird.

In dem Levante- und Schwarzen Meer-Dienste stehen einem Mehrdurchlaufe von 40.222 Meilen, welchem eine Vermehrung der Transporte um 4533 Personen und um 278.732 q Waaren entspricht, Mindereinnahmen im Belaufe von fl. 50.148 gegenüber. Dies charakterisirt zur Genüge die daselbst gegenwärtig herrschenden Verkehrsbedingungen, welche hauptsächlich durch den masslosen Mitbewerb zahlreicher grosser und kleiner Schiffahrtsunternehmungen bedingt sind. Nicht unwesentlich litt das Geschäft auch unter dem Einflusse von Contumazmassregeln, welche während der Berichtsperiode abermals und zeitweise in recht scharfem Masse gehandhabt wurden. Mehrere Monate hindurch hatten wir eine plötzlich aufgetauchte private Concurrenz zu bestehen, welche uns in unserem nächstliegenden Gebiete zu bekämpfen versuchte, indem sie regelmässige Fahrten zwischen Triest und den Haupthäfen der Levante einrichtete. Durch den finanziellen Misserfolg war die Unternehmung zwar gezwungen, das Feld zu räumen, auch wir mussten uns indes begreiflicherweise zur Wahrung unserer Interessen zu empfindlichen Opfern bequemen. Die Ausfuhr ab Triest weist dessenungeachtet sowohl hinsichtlich der verfrachteten Quantitäten als auch bezüglich der eingenommenen Frachtgelder eine weitere Erhöhung auf.

Auf den indo-chinesischen Linien blieben die Gesammteinnahmen gegen 1893 um fl. 217.977 zurück, leider ein recht unbefriedigendes Resultat. Die fortschreitende Entwerthung des Silbers, die Entstehung einer japanischen Concurrenzlinie zwischen Indien und Japan, schliesslich der lange andauernde chinesisch-japanische Krieg waren sämmtlich Factoren, deren Zusammenwirken als unabwendbare Folge eine einschneidende Schmälerung der Betriebsergebnisse verursachte. Der Ausfall betrifft hauptsächlich den Export ab Triest, welcher trotz aller

Anstrengungen und der eingeräumten Frachterleichterungen anstatt des angestrebten Zuwachses eine Verringerung aufweist, ferner den Zwischenverkehr, welcher durch die vorerwähnte Concurrenz in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Der brasilianische Dienst wurde um zwei Fahrten vermehrt, um dem Kaffeehandel ausreichenden Raum zur Verfügung stellen zu können und durch diese Vermehrung grösseren Einfluss auf die Entwicklung des Verkehres Triests mit Brasilien zu gewinnen und unserem Platze grössere Verkehrsvortheile zu bieten. In der Ausfracht von Triest und Fiume ist trotzdem ein Rückgang zu verzeichnen; unsere Bemühungen, den Entgang durch Acquisition von Ladung in Mittelmeer-Häfen wettzumachen, waren aber erfreulicherweise von Erfolg begleitet, so dass gegen 1893 im brasilianischen Dienste eine Mehreinnahme von fl. 109.355 erzielt wurde. Der Mehlexport belief sich pro 1894 auf 52.163 Barrels gegen 55.743 Barrels im Jahre 1893, während die Kaffee-einfuhr im Jahre 1894 171.478 Säcke gegen 159.858 Säcke im Jahre 1893 betrug.

Der freien Schiffahrt widmeten wir auch im abgelaufenen Jahre alle Aufmerksamkeit, und wiewohl längere Zeit hindurch das normalmässig zu Eventualfahrten verwendete Schiffsmaterial für die Aufrechthaltung des regelmässigen Dienstes während der Contumazen in Anspruch genommen wurde, so erreichte der Durchlauf doch die stattliche Ziffer von 258.099 Meilen und die erzielten Frachten fl. 853.760 (gegen 238.159 Meilen, bezw. fl. 817.983 im Jahre 1893).

Im Ausgabenetat zeigen natürlich fast alle Posten, welche mit der erhöhten Thätigkeit der Flotte in directem Zusammenhange stehen, mehr oder minder beträchtliche Steigerungen. Es ist dagegen als ein Erfolg des Betriebes hervorzuheben, dass der Kohlenverbrauch in einem geringeren Verhältnisse als die Percurrenz gestiegen ist. Der höhere Kohlenpreis, zu welchem pro 1894 contrahirt werden musste, wurde einerseit durch die stark gewichenen Frachtraten ab England, andererseits durch die niedrigeren Silbercourse in Indo-China theilweise paralysirt.

Die Post „Reparatur der Schiffe" weist gegen 1893 trotz der noch mehr gesteigerten Activität der Flotte ein Ersparniss von circa fl. 88.000 auf, wobei sämmtliche Schiffe im besten Zustande erhalten wurden und nicht wenige derselben mit verbesserten Detaileinrichtungen versehen worden sind. Unser Bestreben, die Kosten für die Instandhaltung der Flotte durch rationelles Vorgehen nach Möglichkeit zu vermindern, war mithin vom besten Erfolge begleitet. Wie Sie aus der Bilanz ersehen werden, haben wir für den Pensionsfond der Beamten, wie im Vorjahre, einen Beitrag von fl. 20.000 bestimmt, und bitten wir Sie, diesen Betrag für den gedachten Zweck genehmigen zu wollen.

Der Fahrtenplan blieb, von der Vermehrung der Brasilfahrten abgesehen, im Grossen und Ganzen unverändert.

Der Flottenstand verringerte sich um vier Schiffe, und zwar „Jonio", „Messina", „Reka", „Apis", welche sämmtlich für unseren Dienst nicht mehr geeignet waren und die wir deshalb, als sich vortheilhafte Gelegenheit dazu darbot, veräusserten.

Im vorjährigen Berichte hatten wir bereits des Baues von drei grossen Schnelldampfern für den Levante-Dienst Erwähnung gethan; von diesen wurde einer dem gesellschaftlichen Arsenale übertragen, während zwei an englische Firmen vergeben wurden. Der erstere, auf den Namen „Habsburg" getauft, lief am 9. April im Beisein ihrer k. und k. Hoheiten des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Carl Stefan und der durchlauchtigsten Frau Erzherzogin Maria Theresia, Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers Grafen Wurmbrand, sowie zahlreicher Vertreter beider Häuser des Parlaments und anderer hervorragender Persönlichkeiten glücklich vom Stapel und sieht ehestens seiner Vollendung entgegen. „Semiramis" — durch Wm. Denny & Bros. in Dumbarton gebaut — hat nach zu vollster Zufriedenheit absolvirter Probefahrt, wobei eine Fahrgeschwindigkeit von 16 Meilen per Stunde mit voller Ladung constatirt wurde, seine erste Reise nach Venedig und Triest vollbracht, während der dritte, auf der Werfte von Caird & Co. Ld. in Greenock erbaute Dampfer „Cleopatra" in wenigen Tagen zur Ablieferung gelangen wird. Sämmtliche drei Schiffe sind nach dem gleichen Typ gebaut; sie bieten Unterkunft für 80 Passagiere I. Classe, 40 Passagiere II. Classe, ferner einen geschützten Raum für 200 Passagiere III. Classe, und haben die Laderäume einen Fassungsraum von 3500 Tonnen à 40 Kubikfuss, bei einer Gewichtstragfähigkeit von 3500 Tonnen. Auf diesen Dampfern sind alle praktischen Neuerungen des modernen Schiffsbaues eingeführt, die Ausstattung der Passagierräume ist geschmackvoll und elegant und für den Comfort der Reisenden in jeder Beziehung bestens gesorgt. Es kann als feststehend betrachtet werden, dass diese Schiffe im Hinblicke auf ihre Fahrgeschwindigkeit und auf ihre Einrichtungen dem gegenwärtig im Mittelmeer-Dienste verwendeten Schiffsmateriale aller Flaggen überlegen sein und unserer Gesellschaft einen grösseren Antheil an dem Personen- und Waarenverkehre sichern werden. Die Verwaltung erblickt in der Erneuerung der Flotte mit einer entsprechenden Anzahl von Dampfern dieser Typs, sowie von grossen, ökonomisch arbeitenden Frachtdampfern neuester Construction das wichtigste Mittel, um einem Concurrenzkampfe nicht zu unterliegen, und da die Zahl der bisher beschafften Dampfer dieser Gattung noch nicht genügt, so wird im Punkte 4 der Tagesordnnng der Antrag zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe gestellt.

Als eine weitere finanzielle Transaction schlägt die Verwaltung (im Punkte 5 der Tagesordnung) aus ökonomischen Gründen die freiwillige Convertirung der noch aushaftenden Prioritätsschulden in eine einheitliche Schuld mit niedrigerem Zinsfusse und längerer Amortisationsdauer vor. Die Erkenntniss, dass eine Ablenkung des dalmatinischen Passagierverkehres nach Fiume sicher zu gewärtigen wäre, soferne wir nicht ein demjenigen der dortigen Concurrenz ebenbürtiges oder besseres Material auf der Eillinie Triest—Cattaro einzustellen vermöchten, veranlasste uns, auch für diesen Dienst einen Schnelldampfer in Bau zu legen. Dieses Schiff — „Graf Wurmbrand" genannt — wird demnächst auf der Werfte des Stabilimento Tecnico Triestino vom Stapel gelassen werden, nnd ist dessen Fahrgeschwindigkeit vertragsmässig auf 16 Meilen festgesetzt.

Wie es der gesteigerte Verkehr mit sich bringt, sind einige Schiffsunfälle vorgekommen. Der bedeutendste derselben war die Collision zwischen den gesellschaftlichen Dampfern „Elektra" und „Orion" in der Nähe von Porer, welche leider eine tödtliche und drei schwere Verwundungen im Mannschaftsstande zur Folge hatte. Die bezügliche, bei dem hiesigen k. k. Hafen-Capitanate gepflogene Verhandlung ergab, dass dieser Zusammenstoss einem Zufalle zuzuschreiben ist, und wurde demgemäss mit der Freisprechung der zwei Capitäne abgeschlossen. Dampfer „Pandora" wurde durch den englischen Dampfer „Nasmyth" bei der Einfahrt in den Hafen von Pernambuco angerannt; ferner collidirte Dampfer „Hungaria" in der Meerenge von Kertsch mit dem englischen Dampfer „Lemgo" — in beiden Fällen handelte es sich um Schäden begrenzten Umfanges.

Das gesellschaftliche Arsenal war während des Berichtsjahres vollauf beschäftigt, vorwiegend durch den Bau des Dampfers „Habsburg", welcher, Mitte Mai begonnen, Ende December weit vorgeschritten war. Nebstdem wurden ausser den normalen Reparaturen an der gesellschaftlichen Flotte folgende Arbeiten von grösserem Belang ausgeführt: die Umwandlung der Compoundmaschine der „Aglaja" auf dreifache Expansion und Einsetzung neuer Kessel auf diesem Dampfer; die General-Reparatur des Schiffskörpers und der Maschine des Dampfers „Tibisco"; die Installation der elektrischen Beleuchtung auf den Dampfern „Hungaria", „Achille" und Berenice"; die Adaptirung von Dampfsteuer-Apparaten auf den Schiffen „Hungaria", „Achille", „Vesta", „Medea", „Helios" und „Dido". Für fremde Rechnung hat das Arsenal 89 Dampfer theils gedockt, theils in Stand gesetzt; die bedeutendste Arbeit war die Aufreparatur des einer Glasgower Rhederei gehörigen Dampfers „Strathdon" im Gesammtkostenbetrage von über £ 6000. Auf Bestellung der k. k. Seebehörde wurde der Bau eines Remorqueurs übernommen, welcher am Schlusse des Jahres beinahe fertiggestellt war und im Jänner d. J. abgeliefert wurde.

Nachstehend finden Sie die üblichen Daten über den Assecuranzfond verzeichnet. Bestand am 31. December 1893 fl. 2,575.520·71. Davon ab: Werthüberschussversicherung der Dampfer fl. 88.698·32, Kriegsgefahrversicherung auf 5 Japan-Dampfer fl. 4703·13, Entschädigung für Collision Trabakel „Erminia Z." im Jahre 1893 fl. 11.815·67, Schaden zufolge Collision „Elektra"-„Orion" fl. 32.198·41, verbleiben fl. 2,438.105·18. Hiezu: Antheil auf ex „Milano" (1893) geborgene Gegenstände fl. 513·18, neue Dotirung fl. 148.631, Bestand am 31. December 1894 fl. 2,587.249·36.

Wie bereits Eingangs erwähnt wurde, beziffert sich der im Berichtsjahre erzielte Reingewinn auf fl. 540.583·07. Wir stellen den Antrag, hievon zur Vertheilung einer 4percentigen Dividende, d. h. von fl. 21 per Actie, fl. 504.000 zu verwenden und den Rest von fl. 36.583·07 auf neue Rechnung vorzutragen. — Im Zustimmungsfalle wird die Auszahlung der Dividende am 1. Juli d. J. erfolgen".

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Verkehr eines Sonder-Personenzuges von Wien Westbhf. nach der Freudenau am 26. Mai.) Anlässlich des Derbyrennens in der Freudenau wird Sonntag den 26. Mai 1895 ein Sonder-Personenzug von Wien Westbahnhof nach der Freudenau mit allen drei Wagenclassen verkehren. Die Abfahrt von Wien Westbahnhof erfolgt um 1 Uhr Nachmittags, von Penzing um 1 Uhr 6 Minuten und die Ankunft in der Freudenau um 1 Uhr 53 Minuten Nachmittags. Der Fahrpreis beträgt in der I. Classe 70 kr., in der II. Classe 45 kr. und in der III. Classe 35 kr. Eine Rückfahrt von der Freudenau nach Wien Westbahnhof findet nicht statt.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Frachtermässigung für Papier aller Art im Exportverkehre über die deutschen Hafenplätze der Nord- und Ostsee.) Für Papier aller Art (ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier, wie Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl., bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden) aus der Schweiz mit der Bestimmung zur überseeischen Ausfuhr über die norddeutschen Häfen kommen bei Aufgabe in Ladungen von

a) 5.000 kg
b) 10.000 kg

mit sofortiger Giltigkeit nachstehende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Lindau a)	Lindau b)	Bregenz a)	Bregenz b)
	Mark für 100 kg			
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk	4·16	3·75	4·32	3·89
Bremerhaven und Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbhf.)	4·40	3·95	4·56	4·09
Brake und Nordenham	4·40	3·95	4·56	4·09
Hamburg H.	4·41	3·98	4·57	4·12
Harburg H.	4·36	3·94	4·52	4·08
Harburg U.E.	4·38	3·95	4·54	4·09
Altona	4·46	4·02	4·62	4·16
Lübeck L.B.	4·63	4·18	4·79	4·32
Stettin	4·80	4·33	4·96	4·47

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
874	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Obst, getrocknetes, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief		a) Bregenz, Bludenz, Buchs, Dornbirn, Feldkirch, Frastanz, Lauterach, Nendeln, Nenzing, Rankweil, Schaan-Vaduz, Schwarzach und Strassenhaus; b) St. Margrethen, Hard-Fussach und Lustenau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: ad a) | ad b)		Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Zimony (Zemun)—Bregenz gelten auch für Zimony (Zemun)—Lindau
				Barcs						364 | 369				
				Sziszek						357 | 362				
				Andrijevci						433 | 438				
				Bosna-Brod						429 | 434				
				Brod						422 | 427				
				Bršadin						452 | 457				
				Eszék (Osiek)						456 | 461				
				Garčin						429 | 434				
				Ivankovo						446 | 451				
				Mikanovci						441 | 446				
				Mitrovicz (Mitrovica), Mitrovicz-Szávapart (Mitrovica navboli savi)						477 | 482				
				Šamac						446 | 451				
				Strživojna-Vrpolje						437 | 442				
				Vinkovci						450 | 455				
				Vukovár						456 | 461				
				Zimony (Zemun)*)						505 | 510				
				Gunja						506 | 511				
875	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Petroleum-Naphta (Benzin, aus Petroleum destillirt)	Pardubitz St.E.G., bezw. S.N.D.V.B.	(transit)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens des gleichen Frachtquantums Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten vor dem Tage des Versandts ab Pardubitz bewirkt worden sein	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894), resp. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr, Tarif Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1893	Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Die Rückerstattung erfolgt gegen Beibringung der Frachtbrief-Duplicate über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Pardubitz und der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt ab Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate vom Tage des Versandts ab Pardubitz an gerechnet zu reclamiren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Die vorgelegten Frachtbrief-Duplicate werden nicht zurückgestellt	
					Moldau				37·2	26·8	10·4			
					Eger				52·7	36·8	15·9			
					Furth i. W.				49·1	31·3	17·8			
					Eisenstein				49·7	35·3	14·4			
					Passau				52·7	44·9	7·8			
					Simbach				55·0	45·9	9·1			
					Salzburg				53·7	46·7	7·0			
					Lindau				91·7	83·0	8·7			
					Bregenz				91·7	83·0	8·7			
					St. Margarethen				91·7	83·6	8·1			
					Buchs				89·7	81·8	7·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
876	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Chrzanow (Frachtenstation)	Wien (Nordbahnhof)	Die Transporte müssen für das westliche Ausland bestimmt sein. Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammtbodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einen Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	pro Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens Kreuzer 474·4	402	72·4	Im Rückvergütungswege	Bis Wien Nordbahnhof auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, und ab Wien Westbahnhof auf dieselbe Firma als Aufgeberin lautende Aufgabsbescheinigungen	Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auch auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung
877	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Nagy-Mihaly	Holleschau Wsetin	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 99 103		Im Kartirungswege		
878	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1	Franzensthal und vice versa	Bürgstädt Lohmen Remse Rochsburg Wolkenburg	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a und 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Pfge. A.-T. 6 a / 6 b 67 / 51 33 / 30 74 / 56 75 / 57 77 / 58		Im Kartirungswege		
879	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle und Schwefelsäure-Abfallwasser	Pardubitz (St.E.G. und S.N.D.V.B.)	Furth i. W.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des ab 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	49·1 Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 12 ex 1895 sub Post 227 für die gleiche Relation publicirte Frachtsatz von 59·3 kr. pro 100 kg wird unter Einem aufgehoben
880	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Südbahn-Gesellschaft	Ergänzung. (siehe unten)											

Ergänzung.

Die in den Verordnungs-Blättern vom 7. Mai d. J., Nr. 53, fortl. Nr. 778, und vom 21. Mai d. J., Nr. 59, fortl. Nr. 853, Seitens der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie vom 2. Mai d. J., Nr. 51, fortl. Nr. 751, Seitens der k. k. priv. Südbahn anlässlich der Erdbebenkatastrophe in Krain für Baumaterialen- und Lebensmittelsendungen nach Laibach gewährten Frachtermässigungen werden hiemit dahin ergänzt, dass dieselben auch bei directem Bezuge der Sendungen durch die Parteien unter der Bedingung zur Anwendung gelangen, wenn bei der Aufgabe dem bezüglichen Frachtbriefe ein vom Stadtmagistrate Laibach zu diesem Behufe ausgestelltes Certificat beigegeben wird, aus welchem gleichzeitig die Gattung und das beiläufige Gewicht der Sendung, der Name und Wohnort des Bezugsberechtigten, sowie die Eisenbahn-Versandt- und Bestimmungsstation hervorgehen.

Ebenso finden diese Frachtermässigungen nach Massgabe der in den vorcitirten Publicationen festgesetzten Geltungsfrist auch für Sendungen von Baumaterialien und Lebensmitteln nach Ortschaften der politischen Bezirke Laibach und Stein auf Grund gleichlautender Certificate der k. k. Bezirkshauptmannschaft Laibach, bezw. Stein Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
881	**Oesterr. Nordwestbahn**	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	Steine der Tarifclasse B	Heraletz-Pollerskirchen	Wien Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	46·0 kr.	.	Im Kartirungswege		.
882	**Südbahn-Gesellschaft**	Königlich bayerischen Staatsbahnen	Güter der Stückgut-Classen 1 [1]) und 2 [2]), dann Käse [3]) als Stückgut, ferner Güter aller Art [4]) und Käse [5]) in Ladungen à 5000 kg	Blaichach	Triest und Fiume sowie umgekehrt	Die Sendungen müssen ab München C.B. nach Triest, resp. Fiume, bezw. ab Triest, resp. Fiume nach München C.B. **nachweislich in Sammelladungen von 10000 kg pro verwendeten Wagen** Beförderung finden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr, rücksichtlich der Transportstrecke Triest—, bezw. Fiume—München C.B. und umgekehrt, bezw. Localtarif der königl. Bayerischen Staatsbahnen, rücksichtlich der Strecke ab München C.B. nach den nebenbezeichneten bayerischen Stationen und umgekehrt	1) 2) 3) 58·97	45·48 45·48 44·68	13·49 13·49 14·29	Im Rückvergütungswege	a) In der Richtung nach Triest oder Fiume gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin oder Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe von der Aufgabs-Station nach München C.B., auf welchen Frachtbriefen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Weiterbeförderung in Sammelladungen nach Triest oder Fiume amtlich bestätigt erscheint. b) In der Richtung von Triest oder Fiume gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Frachtbriefe, auf welchen von Seiten der Güterexpedition in München C.B. die Ankunft in Sammelladungen von Triest oder Fiume und die Weiterbeförderung nach der Bestimmungsstation amtlich beglaubigt erscheint. Die betreffenden Documente ad a) und b) sind längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die General-Direction der kgl. bayerischen Staatsbahnen in München, welche Verwaltung die Rückvergütung leistet, in Vorlage zu bringen	
									4) 50·20 5) 50·20	41·16 40·36	9·04 9·84			
				Hergatz					1) 2) 3) 60·57	36·47 36·47 35·67	24·10 24·10 24·90			
									4) 51·19 5) 51·19	35·23 34·43	15·96 16·76			
				Immenstadt					1) 2) 3) 57·12	43·75 43·75 42·95	13·37 13·37 14·17			
									4) 49·09 5) 49·09	40·05 39·25	9·04 9·84			
				Kempten					1) 2) 3) 54·15	46·59 46·59 45·79	7·56 7·56 8·36			
									4) 47·24 5) 47·24	41·78 40·98	5·46 6·26			
				Memmingen					1) 2) 3) 51·93	46·10 46·10 45·30	5·83 5·83 6·63			
									4) 45·88 5) 45·88	41·53 40·73	4·35 5·15			
				Oberreitnau					1) 2) 3) 62·55	34·25 34·25 33·45	28·30 28·30 29·10			
									4) 52·43 5) 52·43	33·75 32·95	18·68 19·48			
				Oberstaufen					1) 2) 3) 59·46	41·41 41·41 40·61	18·05 18·05 18·85			
									4) 50·45 5) 50·45	38·69 37·89	11·76 12·56			
				Röthenbach b/L.					1) 2) 3) 61·19	39·55 39·55 38·75	21·64 21·64 22·44			
									4) 51·56 5) 51·56	37·58 36·78	13·98 14·78			
				Schlachters					1) 2) 3) 61·81	34·99 34·99 34·19	26·82 26·82 27·62			
									4) 51·93 5) 51·93	34·25 33·45	17·68 18·48			
				Sontbofen					1) 2) 3) 59·46	46·10 46·10 45·30	13·36 13·36 14·16			
									4) 50·45 5) 50·45	41·53 40·73	8·92 9·72			
									Francs pro Tonne = 1000 kg					

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. | Wien, 28. Mai 1895. | VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 8. Mai 1895, Z. 11.091, an die österr. Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend Massnahmen gegen die Verbreitung der in Frankreich auftretenden Rebenkrankheit „Gommose bacillaire“.

Laut einer anher gelangten Mittheilung des k. k. Ackerbauministeriums vom 19. Februar l. J., Z. 2518/371, hat das kgl. ungarische Handelsministerium alle demselben unterstehenden Bahnverwaltungen verständigt, dass, nachdem in Frankreich eine die Weinreben in hohem Masse gefährdende Rebenkrankheit: „Gommose bacillaire“, aufgetreten ist und das kgl. ungarische Ackerbauministerium beschlossen hat, Weinreben aus Frankreich weder selbst zu importiren noch deren Import Anderen zu gestatten, vom Auslande, aus Oesterreich und aus Croatien-Slavonien stammende Reben nur mit specieller Erlaubniss des kgl. ungar. Ackerbauministeriums und unter Beibringung eines vom genannten Ministerium ausgestellten Transportscheines zum Transporte angenommen werden dürfen.

Hievon wird die geehrte Bahnverwaltung mit der Einladung in Kenntniss gesetzt, dem Verkehre mit Reben ein besonderes Augenmerk zu schenken, da es nicht ausgeschlossen ist, dass Reben französischen Ursprunges unter falscher Declaration zur Ein- oder Durchfuhr durch die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelangen könnten.

Gleichzeitig wird die geehrte Bahnverwaltung eingeladen, dem Personale des ausübenden Dienstes die genaueste Beobachtung der Bestimmungen der Verordnung vom 15. Juli 1882, R.-G.-Bl. Nr. 107, in Erinnerung zu bringen.

Wien, am 8. Mai 1895.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bezirksobmanne und Bürgermeister Carl von Pohnert in Brüx, als Obmann des Actionscomité der betheiligten Gemeinden, mit dem Erlasse vom 25. November 1893, Z. 59.090 (Verordgs.-Bl. Nr. 142 vom 14. December 1893), ertheilte und mit den Erlässen vom 16. Mai 1894, Z. 25.721, bezw. vom 12. November 1894, Z. 61.137 (Verordgs.-Bl. Nr. 64 vom 7. Juni und Nr. 143 vom 13. December 1894), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige, eventuell schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx über Kopitz, Rosenthal, Lindau, Nieder- und Oberleutensdorf, Bettelgrün und Hammer nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direct zurück nach Brüx neuerlich auf sechs Monate verlängert.

Wien, am 9. Mai 1895. Z. 26.363.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Kimpolung nach Dorna-Watra.

Das k. k. Handelsministerium hat der Actiengesellschaft der Bukowinaer Localbahnen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Kimpolung über Vale-Putna nach Dorna-Watra im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 13. Mai 1895. Z. 14.637.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Schleppbahn von der Station Podersam zu der Kaolinschlemme bei Puschwitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma C. T. Petzold & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von der Station Podersam der k. k. Staatsbahnlinie Dux—Pilsen zu der Kaolinschlemme südlich von Puschwitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. Mai 1895. Z. 22.724.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: deutsch „Ostgalizische Localbahnen“, polnisch „Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne“ mit dem derzeitigen Sitze in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Concessionären der den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 23. Jänner 1894, R.-G.-Bl. Nr. 52, bildenden Locomotiv-Eisenbahnen, den Herren Ladislaus Grafen Baworowski, Wladimir Grafen Baworowski, Mieczyslaw Grafen Dunin-Borkowski, Adam Grafen Goluchowski und Julius Grafen Korytowski die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: deutsch „Ostgalizische Localbahnen“, polnisch „Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne“ mit dem derzeitigen Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 12. Mai 1895. — Z. 12.559. H.-M.-Z. 29.040.

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die thätliche Beleidigung eines Bediensteten der k. k. österr. Staatseisenbahnen durch einen ungarischen Staatsangehörigen ist nach den diesbezüglich milderen Bestimmungen des österreichischen Strafgesetzes zu beurtheilen.

Ein ungarischer Staatsangehöriger A. war mit seiner Familie und einem Freunde B. auf einer Reise von Wien nach Salzburg in einem Coupé II. Classe untergebracht worden, in welchem sich noch zwei andere Reisende befanden. Als einer derselben in einer Zwischenstation ausstieg und der Conducteur dessen Platz einem neuen Passagier anweisen wollte, protestirten die früheren Insassen dieses Coupés dagegen und es kam zwischen ihnen und dem Conducteur zu einem Streite, in welchem nach dessen Behauptung ihm von A. zwei Knöpfe von seiner Uniform abgerissen wurden.

Ueber den deshalb von der österreichischen Staatsanwaltschaft des Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit beschuldigten A. wurde in Folge der Abtretung des Strafactes an den Budapester Gerichtshof von demselben die Versetzung in den Anklagestand verhängt, obwohl A. die thätliche Beleidigung des Conducteurs mit der Angabe in Abrede stellte, ihn nur wegen seines groben Benehmens hart angefahren zu haben, was B. bestätigte.

Die königl. Tafel in Budapest stellte jedoch das Strafverfahren gegen A. mit folgender Begründung ein:

Die Bestimmungen des V. Abschnittes des ungarischen Strafgesetzes über „Gewaltthätigkeit gegen Behörden und behördliche Organe“ finden nur bezüglich ungarischer, nicht aber betreffs ausländischer Behörden statt. Die angebliche Beleidigung des Conducteurs ist daher nur als eine Uebertretung der Ehrenbeleidigung anzusehen, welche deshalb in Ungarn gar nicht bestraft werden kann, weil dieselbe im Auslande begangen wurde und eine solche auch nach österreichischem Gesetze nicht bestraft werden kann, wenn der Beleidigte nicht selbst wegen Ehrenbeleidigung klagt, was der Conducteur unterliess.

Die königl. Curie hat mit Entscheidung vom 27. Februar 1895, Z. 1125, zwar die Einstellung des Verfahrens gegen A., jedoch aus folgenden ganz anderen Motiven genehmigt:

Die angebliche gewaltsame Handanlegung gegen den Conducteur bildet sowohl nach § 81, bezw. 68 des österr. St.-G. als auch nach § 165 des ungar. St.-G. ein Verbrechen. Ein solches unterliegt gemäss § 11, bezw. 12 des ungar. St.-G. auch dann der Bestrafung, wenn es im Auslande begangen wurde, doch muss dieselbe nach dem ausländischen Strafgesetze bemessen werden, wenn letztere in dem concreten Falle milder ist. Dies trifft hier in der That zu, weil § 82 österr. St.-G. Kerker von 6 Monaten bis zu 1 Jahr, § 165 ung. St.-G. aber dreijährigen Kerker für dieses Verbrechen bestimmt. Nachdem die schliesslich vom Conducteur berufenen Zeugen theils schwankend aussagen, theils nicht zu eruiren sind, daher von einem weiteren Verfahren kein Erfolg zu erwarten wäre, so muss dasselbe aus dieser Ursache eingestellt werden.

Die Trockenlegung der Zuider-See.

Die von der niederländischen Regierung eingesetzte Commission zur Prüfung der besten Art und Weise, auf welche ein grosser Theil der von der Zuider-See überflutheten Fläche, welche in alten Zeiten einen Theil des Festlandes bildete, durch Trockenlegung neuerdings nutzbar gemacht werden könnte, hat unlängst ihre Vorschläge erstattet.

Das gedachte Problem hat seit Jahren die Aufmerksamkeit der holländischen Ingenieure vollauf in Anspruch genommen, da es an Grossartigkeit alle bisher zur Gründung von festem Boden durchgeführten Arbeiten bei Weitem übertrifft. Heute ist die Durchführbarkeit des Projectes einstimmig anerkannt und nur noch die Frage offen, ob die zu dessen Realisirung erforderliche grosse Capitalsinvestition auch gerechtfertigt erscheint.

Einzelne Mitglieder der Commission haben mit dieser Motivirung gezögert, für die Durchführung des Projectes zu stimmen; die Mehrzahl derselben neigte der Ansicht zu, dass die Herstellung der bezüglichen Arbeiten Seitens des Staates trotz des Erlöses für den Verkauf des zu gewinnenden Landes nicht anzuempfehlen sei.

Andererseits würde die Erweiterung des nationalen Gebietes, die Ausdehnung des Handels und Ackerbaues, sowie die Beschäftigung vieler Tausende von Arbeitern dem Lande zweifelsohne Vortheile bringen, so dass sich die Durchführung des Projectes patriotischen nationalen Capitalisten empfiehlt, welche sich hiedurch die Dankbarkeit künftiger Generationen sichern würden.

Das auszuführende Werk ist gemäss dem durch die königliche Commission geprüften, von der Zuider-See-Gesellschaft aufgestellten Vorschlage zweifacher Art:

1. Die Errichtung eines mächtigen Schutzdammes vom äussersten Punkte Nordhollands aus bis zur friesischen Küste, um dergestalt den oceanischen Gewässern den Zutritt zur Zuider-See zu verwehren.

2. Die Bildung von vier, durch Schutzdämme gegen die Seeseite abgeschlossenen grossen Poldern an verschiedenen Uferstellen der Zuider-See zur eigentlichen Gewinnung von festem Boden.

Das neue Project weicht von dem früher gehegten Plane, nach welch letzterem das ganze Areal der Zuider-See abgedämmt und in Acker- oder Weideland umgewandelt werden sollte, bedeutend ab. Dagegen besitzt es den grossen Vortheil der praktischen Durchführbarkeit, welcher dem früheren Projecte nicht zugesprochen werden konnte.

Die schwierigste zu lösende Frage war die Regulirung der in die Zuider-See einmündenden Flüsse. Auch diese Frage erscheint vorzüglich gelöst, indem ein Theil der abzudämmenden Fläche unter Wasser bleiben soll, um sowohl die Gewässer aufzunehmen, als auch zur Ergänzung der nach Amsterdam, Kampen, Stavoren und nach anderen Städten führenden Schiffahrtscanäle zu dienen. Ausserdem werden die bisherigen Wasserwege verbreitert und vertieft, so dass die Schiffahrtsverhältnisse in der Zuider-See in Hinkunft bedeutend bessere sein werden.

Den interessantesten Theil der zur Ausführung projectirten Arbeiten bildet die Errichtung des nördlichen Schutzdammes, der zur Abhaltung der Oceanwässer dienen soll und die in Rede stehende Region — theils festes Land, theils ein Süsswassersee — begrenzen wird. Nach vielfältigen Berathungen entschied die Commission, dass dieser Schutzdamm, von der Nordwestküste gegenüber der Insel Wieringen ausgehend, zunächst die dem Hauptlande nahegelegene Insel mit diesem verbinden und dergestalt die unter dem Namen Amsteldiep bekannte Enge abschliessen soll. Weiters soll der fragliche Schutzdamm vom Ostende der Insel Wieringen aus in der Länge von 25 Seemeilen quer über die Zuider-See führen, bis er das Festland bei Piaam erreicht.

Der Schutzdamm wird gleichzeitig einen wichtigen Verkehrsweg bilden und auf seiner Krone eine Fahrstrasse, sowie zwei Eisenbahngeleise tragen. Bei der Festsetzung der Höhe des Dammes diente die im December 1883 während eines überaus heftigen, lange andauernden Nordsturmes aufgetretene Hochfluth als Grundlage, bei der der höchste, je beobachtete Wasserstand mit 2·3 m über der Seehöhe bei Amsterdam gemessen wurde, während die Wogen den 5 m hohen Noorderdjik im Drechterland bei Andyk und die daselbst auf Dünensand hergestellte Fahrbahn zerstörten.

Die mittlere Höhe des neuen Schutzdammes wurde demgemäss mit 5·4 m festgesetzt, so zwar, dass die Höhe der inneren Seite der Krone 5·2 m, jene der äusseren 5·6 m betragen wird. Dieser Schutzdamm, sowie die mit einem gleich hohen Damme versehene Insel Wieringen werden daher selbst den schwersten Stürmen Widerstand leisten können. Die Breite des Dammes wird am Wasserspiegel 65·8 m und 5·4 m über demselben 22·5 m betragen.

Der Damm wird aus Sand und Erde hergestellt werden; ausserdem werden schwere Quadersteine zu beiden Seiten in den unteren Partien die Construction verstärken. Weidengeflechte werden in ausgegehntem Masse angebracht, um das Erdreich zu befestigen. Die 4 : 1 geböschte Aussenseite des Dammes wird durch Steinschüttungen, Mauerwerk und Eichenholzpiloten bis zu 4·5 m über dem Wasserspiegel versichert, während die Steinverkleidung an der steileren 3 : 1 geböschten Innenseite des Dammes nur bis zu 3·5 m über den Wasserspiegel geführt wird. Unmittelbar an den oberen Rand der inneren Böschung schliesst sich ein 17 m breiter ebener Streifen an, von welchem die äusseren 10 m das Doppelgeleise der Holland und Nordfriesland verbindenden Eisenbahn tragen, während die übrigen 7 m als Fahrstrasse dienen. Es folgt ein 3·5 m breiter, $2^1/_2$: 1 geböschter Streifen, welcher zur Deponirung des zu Reparaturszwecken am Damme lagernden Materials dient, woran sich unmittelbar die 2 m breite Krone des Dammes schliesst.

Die Thatsache, dass die verschiedenen in die Zuider-See einmündenden Flüsse derselben beständig grosse Wassermengen zuführen, macht die Errichtung einer angemessenen Zahl von Schleusen nöthig, durch welche einerseits das überflüssige Wasser in die See gelassen werden kann, andererseits damit grössere Wassermassen in die Zuider-See zum Zwecke militärischer Vertheidigungsmassnahmen u. dergl. eingelassen werden können. Es wurde entschieden, diese Schleusen sämmtlich an einer einzigen Stelle — der Ostseite der Insel Wieringen — zu errichten. Durch diese Insel soll ein 1000 m breiter geradliniger Canal gegraben werden, dessen Einfahrt zwischen den beiden Moloköpfen — von denen der westliche 1200 m und der östliche 750 m unterhalb der Wieringen-Dämme liegen wird — 1200 m Breite erhalten soll.

Die Tiefe des besagten Canales wird 5 m bei Ebbewasserstand betragen. An der Südseite erweitert sich derselbe bei seiner Einmündung in das Issel-Meer,

wie der übrig bleibende Theil der Zuider-See genannt wird, auf 1500 m Breite. Seine aus Basalt errichteten Uferdämme werden sich 1·5 m über das Niederwasser erheben. Entlang der Trasse dieses Canales werden über 775 m seiner Breite fünf Gruppen zu je sechs Schleusen in Intervallen von je 100 m erbaut werden. Diese Schleusen erhalten 4·4 m Tiefe unter Niederwasser und werden nur 10 m breit sein, damit sie in Kriegszeiten von feindlichen Schiffen nicht passirt werden können. Ferner wird im Canale ein Damm errichtet, welcher an der Westseite desselben entlang den Schleusen einem 150 m breiten Schiffahrtscanale als Ufer dienen wird. Derselbe enthält ebenfalls zwei Schleusen, und zwar eine von 10 m Breite und 97 m Länge, die andere, welche nur für Fischerboote benützbar ist, von 6 m Breite und 40 m Länge.

Die Schleusen werden so construirt sein, dass sie jederzeit die Regulirung des Wasserniveau der Zuider-See gestatten. Durch dieselben wird im Vereine mit dem steten Wasserzuflusse aus den einmündenden Flüssen die Zuider-See drei Jahre nach dem gänzlichen Abschlusse des Aussendammes in ein Süsswasserbassin umgewandelt sein.

Den Beginn der Arbeiten wird die Verschüttung des Amsteldiep und die Herstellung einer künstlichen Insel in der Mitte zwischen Wieringen und Friesland bilden. Jede Seite dieser Insel wird einen Hafen von 1500 m Länge und 100 m Breite erhalten, so dass die Erbauung des Dammes von vier verschiedenen Punkten aus selbstständig vor sich gehen kann, und zwar: von den beiden genannten Häfen aus, ferner von der Ostspitze der Insel Wieringen und von der Küste Frieslands aus. Nichtsdestoweniger wird die Errichtung des Aussendammes den Zeitraum von neun Jahren erfordern.

Der zweite Theil des Arbeitsschemas ist mehr der Landgewinnung gewidmet und kann erst nach Vollendung des nördlichen Schutzdammes in Angriff genommen werden, da sonst die beträchtlichen Gezeitenunterschiede bedeutende Schwierigkeiten verursachen würden.

Es werden insgesammt vier Polder hergestellt: nördlich von Amsterdam zwischen Monnikendam und Osterbeck südlich von Enkhuizen; zwischen Medenblik nördlich von Enkhuizen und der Insel Wieringen; zwischen Stavoren und der Insel Schokland an der Ostseite der Zuider-See; zwischen Muiderberg nächst Amsterdam und Kampen an der Südseite der Zuider-See. Der hiebei befolgte Vorgang ist folgender:

An der Aussenlinie des zu gewinnenden Raumes wird ein Deich errichtet, der genügend stark ist, um der Gewalt der Wassermassen des Issel-Meeres zu widerstehen. Dieser Deich besitzt genügende Breite, um die Anlage einer Fahrstrasse und die Errichtung mehrerer Pumpstationen zu ermöglichen. Nach Vollendung dieser Arbeit wird das vom Deiche eingeschlossene Wasser einfach ausgepumpt.

Der grösste Theil der Zuider-See besteht nämlich aus sehr seichten Sandbänken, so dass sie in nicht langer Zeit, nachdem die Pumpmaschinen ihre Arbeit begonnen haben, über der Wasseroberfläche erscheinen werden. Sobald ein bestimmter Raum trocken gelegt ist, wird er mit einem kleinen Damme eingerahmt und bildet sonach die I. Section, welche sofort dem Ackerbau zugeführt werden kann, während die Pumpmaschinen noch die tieferen, von Wasser bedeckten Partien des Polders trocken legen. Diese Arbeit wird so lange fortgesetzt, bis der ganze, vom Hauptdeich eingeschlossene Raum ausgepumpt ist und sonach eine grosse Anzahl kleiner Sectionen bildet, deren jede von einem schwächeren Damme eingesäumt ist.

Die Polder werden ferner gegen den Wasserzufluss aus dem Issel-Meere geschützt und ein vielverzweigtes Netz von Canälen durch dieselben geführt, in denen das Wasser von den tiefer gelegenen in die höheren gepumpt, sodann in das Issel-Meer abgelassen wird und endlich durch die Schleusen in die See gelangt. Diese Arbeiten sind nicht schwer auszuführen und wurden in Holland bereits zu wiederholten Malen, namentlich bei Gewinnung des 72 Quadratmeilen umfassenden Haarlemer Polders durchgeführt. In so grossartigem Massstabe wie die nunmehr projectirten Herstellungen wurde jedoch bisher nichts geleistet, da das Areal des zu gewinnenden Landes nicht weniger als 750 Quadratmeilen beträgt.

Der Arbeitsplan ist derart verfasst, dass die Gesammt-Arbeitszeit, einschliesslich des für die Errichtung des nördlichen Schutzdammes erforderlichen Zeitraumes, mehr als 33 Jahre beträgt.

Die Gesammtkosten nebst den für die Zerstörung der Fischerei in der Zuider See zu zahlenden Entschädigungen werden auf 26,250.000 Pfund Sterling geschätzt. Andererseits werden alljährlich ungefähr 25.000 Acres nutzbaren Landes gewonnen, und der Gesammtwerth des zu Agriculturzwecken gewinnbaren Landes wird mit 27,166,000 Pfund Sterling veranschlagt. Die Commission hebt hiebei ausdrücklich hervor, dass Holland ausser dem Geldwerthe noch bedeutende andere Vortheile durch Ausführung dieses grossartigen Werkes gewinnen würde.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des **Budgetausschusses** vom 22. Mai referirte Berichterstatter Abg. Dr. Ritter von **Meznik** zunächst über die Baurechnung der Staatsbahn **Strij-Skole** und der **Böhmisch-mährischen Transversalbahn**, sowie über die **Rechnungsabschlüsse der Staatsbahnen** 1889 bis 1891, welche ohne Debatte genehmigt wurden.

Hierauf wurde die Verhandlung über den **Staatsvoranschlag** fortgesetzt und die Capitel „Staatseisenbahnbau“, „Betheiligung an der Capitalsbeschaffung“, „Betriebsverpachtung der Staatseisenbahnen“ ohne Debatte nach den Anträgen des Berichterstatters Abg. Dr. Ritter von **Meznik** genehmigt.

Es gelangte sodann zur Verhandlung Capitel „**Staatseisenbahnbetrieb**“ mit dem hiezu vom Abg. Dr. **Steinwender** gestellten Antrage: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, für Veränderungen in den Personentarifen der k. k. Staatsbahnen, welche den Bestimmungen des Gesetzes vom 16. Juli 1877 nicht entsprechen und von jenen Tarifen abweichen, welche auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1890 festgesetzt wurden, sich die verfassungsmässige Ermächtigung ertheilen zu lassen, bezw. rechtzeitig eine diesbezügliche Vorlage einzubringen.“

Abg. Dr. **Hallwich**, von einer Anzahl oberösterreichischer Abgeordneter aufgefordert, brachte die Frage der endlichen Ausgestaltung des Umschlagplatzes bei Linz, sowie der Ueberfuhrgebühr zur Sprache und begründete ausführlich folgenden Resolutionsantrag: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, der baldigen Ausgestaltung des Umschlagplatzes bei Linz die besondere Sorgfalt zuzuwenden und vor Allem dahin zu wirken, dass für die Verfrachtung zum Umschlagplatze durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und für die Verfrachtung vom Umschlagplatze durch die Staatsbahn entsprechende Tarifbestimmungen vereinbart und festgestellt. sowie Station und Umschlagplatz Linz in die directen Auslandstarife einbezogen werden.“

Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Sectionschef Dr. Ritter von Biliński erwiderte auf die Ausführungen des Abg. Dr. Hallwich, dass der Instandsetzung des Umschlagplatzes in Linz langwierige Verhandlungen mit den Interessenten vorangehen mussten, bis derselbe mit einem Opfer von circa einer Viertelmillion Gulden hergestellt werden konnte. Redner will davon absehen, dass die Interessen der Staatsbahnen mit denen der Stadt nicht harmoniren, weil die Wasserstrasse den Staatsbahnen Concurrenz bereitet; aber man könne den Umschlagplatz Linz tarifarisch nicht so behandeln wie andere Umschlagplätze, weil der Linzer Umschlagplatz nicht an der Station liegt, sondern erst durch eine circa zwei Kilometer lange Zweigbahn erreicht werden kann, weshalb die Staatsbahnen auf eine besondere Gebühr nicht ganz verzichten können, wenn auch die Ermässigung derselben von der General-Direction in Erwägung gezogen werden wird, um den Umschlagplatz im Verkehre zu heben.

Obmann Dr. Russ unterzog vorerst den Reformtarif der Regierung einer gründlichen und eingehenden Untersuchung. Die von der Regierung vorgeschlagene Erhöhung beträgt 40 pCt. in der dritten, 20 pCt. in der zweiten und 13 pCt. in der ersten Classe. Während die 40perc. Erhöhung der dritten Classe bis auf die allerweitesten Entfernungen von über 800 Kilometer fast durchgehends eintritt, wird die zweite Classe theilweise schon im Nahverkehre und die erste Classe in demselben Verkehre noch mehr ermässigt, und treten die Ermässigungen für die zweite und erste Classe regelmässig von 200 Kilometer aufwärts ein.

Es sei ein Irrthum, anzunehmen, dass die Erhöhung des Einheitssatzes auch nothwendigerweise eine Multiplication der Erhöhungsquote mit der bisherigen Anzahl der Reisenden ergebe. Denn wie die Ermässigung des Tarifes ein Anreiz zum Reisen ist, so übe die entgegengesetzte Ursache auch in der Regel die entgegengesetzte Wirkung aus. Es sei also wünschenswerth, einen Tarif festzustellen, welcher die Erhöhung der dritten Classe einfach über 1·2 kr. per Kilometer nicht hinausreichen lässt, und er schlage vor, für die dritte Classe 1·2, für die zweite Classe 2·4 und für die erste Classe 3·6 kr., sodann eine 50perc. Erhöhung für den Schnellzug, und zwar als erste Staffel bis zu 150 Kilometer, der dann als zweite Staffel die Hälfte der ersten über 150 Kilometer anzufügen wäre, wodurch eine gleichmässige 20perc. Erhöhung aller drei Classen entstünde. Eine Ausnahme sei zu machen für die jetzige erste Zone, welche die Regierung in zwei Halbzonen theilt, von denen die zweite von 6 bis 10 Kilometer von 11 auf 14 kr. (dritte Classe, Personenzug) erhöht werden soll. In dieser Entfernung liegen beispielsweise Weidlingau, Klosterneuburg u. s. w., welche von den Wienern an den freien Tagen zu ihrer Erholung besucht werden. Es wäre falsch, diese Ausflügler Vergnügungsreisende zu nennen, sondern es liege in der Erleichterung dieses Verkehres vielmehr ein wichtiges socialpolitisches Moment, und deshalb könne er sich für eine Erhöhung des Tarifes der ersten Zone zwischen 1 bis 10 Kilometer durchaus nicht aussprechen. Diese hätte in allen Fällen auf dem Tarife, den die Regierung für die erste Halbzone selbst vorschlägt, von 10 kr. zu verbleiben, bezw. erniedrigt zu werden. Namentlich empfahl Redner, den Tarif so durchsichtig zu gestalten, dass sich die dritte zur zweiten und ersten Classe wie 1 : 2 : 3 sowohl für den Personenzug als auch den Schnellzug berechnet. In den nächsten Tagen werde übrigens der Staatseisenbahnrath zur Begutachtung dieses Tarifes berufen sein.

Handelsminister Graf Wurmbrand legte die Gründe dar, welche die Regierung veranlassen, mit der geplanten Tarifreform vorzugehen. Es sei bekannt, dass sich die Linien der Staatsbahnen nur mit 2·7 pCt. verzinsen. Diese Verzinsung erscheine als eine zu geringe, und es sei vollständig gerechtfertigt, wenn man verlangt, dass sich das investirte Capital wenigstens annähernd verzinse. Der Abgang müsste sonst von Denjenigen bestritten werden, welche die Eisenbahn nicht benützen, während es doch in der Natur des Eisenbahnbetriebes gelegen sei, dass Derjenige, der sie benützt, auch die Kosten trage. In Deutschland komme der Eisenbahnbetrieb nicht nur für die Verzinsung auf, sondern trage noch darüber bedeutende Summen, und doch halten sich unsere Vorschläge weit unter den in Deutschland und anderen Staaten eingeführten Tarifen. Nur Belgien würde sich unseren erhöhten Tarifen nähern. Es sei also der Natur des Eisenbahnwesens nicht entsprechend, wenn unsere Staatsbahnen extrem niedrige Tarife beibehalten, während Staaten mit gutem Erträgnisse fast doppelt so hohe Preise haben. Wenn aber eine belangreiche Erhöhung gerechtfertigt erscheine, dann erweise sich der Antrag des Abg. Russ, der etwa die Hälfte der von der Regierung geplanten Erhöhung beantragt, als nicht ausreichend, da die geringsten Schwankungen im Verkehre schon empfindliche Ausfälle zur Folge haben könnten.

Für die Erhöhung des Personentarifes sprächen aber ausser den allgemeinen Gesichtspunkten noch besondere Momente. Erstens wollen wir dort, wo die gesetzlichen Bedingungen hiezu vorhanden sind, die Verstaatlichung fortsetzen. Zweitens nehmen wir den Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Richtung nach Süden in Aussicht, um Triest ein neues Zufuhrgebiet zu erschliessen. Dieser Ausbau müsse das percentuelle Ergebniss der Staatsbahnen weiter herabdrücken, da sich das Anlagecapital unmöglich gleich verzinsen könne. Schliesslich treten an den Staat Anforderungen heran, die weniger in allgemeinen verkehrspolitischen Rücksichten als in den Culturbedürfnissen der Länder begründet seien. Die Verzinsung des Staatsbahnnetzes würde auf diese Weise immer mehr herabgedrückt und der Eisenbahn-Etat ein wenig günstiges Bild bieten. Der Entschluss der Regierung, die Reform des Personentarifes durchzuführen, erscheine daher im Interesse einer gesunden Eisenbahn-Politik gewiss motivirt.

Bezüglich der Ausführungen des Abg. Dr. Russ wies der Herr Minister auf die Schwierigkeit hin, solche Fachfragen im Budgetausschusse zu besprechen. Es sei eben der Zweck des Staatseisenbahnrathes, über speciell fachliche Fragen zu berathen, und die Regierung werde die Wünsche dieser Institution gewiss soweit thunlich berücksichtigen.

Regierungsvertreter Sectionschef Dr. Ritter von Wittek nahm das Wort, um die Frage der Einführung des neuen Personentarifes im administrativen Wege vom theoretischen Standpunkte aus zu vertreten. Die Festsetzung der Tarife sei in allen Staaten der obersten Staatsbahn-Verwaltung vorbehalten. Das Gesetz vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife, beziehe sich nur auf die Privatbahnen, weil es damals überhaupt keine Staatsbahnen gab. Dies ergibt sich auch aus der Ueberschrift dieses Gesetzes. Diesen Standpunkt habe die Regierung bis zum Jahre 1890 festgehalten, als der Kreuzer-Zonentarif eingeführt wurde. Bei der Einführung dieses Tarifes habe sich die Regierung eine gesetzliche Vollmacht geben lassen, aber nicht wegen der Staatsbahnen, sondern weil die Absicht bestand, den neuen Tarif auch auf den Privatbahnen einzuführen und dieser Absicht vor Allem die gesetzliche Bestimmung des Freigepäckes gegenüberstand. Der Herr Regierungsvertreter wies in eingehender Weise nach, dass die Regierung bezüglich der bei Festhaltung des Zonensystems geänderten Einheitstaxen von den Maximalgrenzen des Gesetzes vom Jahre 1877 dispensirt ist und dass die derselben im Jahre 1890 ertheilte Vollmacht auf den vorliegenden Fall volle Anwendung finde. Was die Höhe des Schnellzugszuschlages betrifft, so halte die Regierung bei den Fahrpreisen des neuen Tarifes an der Ziffer von 50 pCt. fest und halte sich für verpflichtet, dort, wo sich höhere Fahrpreise ergeben, die nöthige Correctur eintreten zu lassen.

Abg. Dr. Fux erklärte, dass die erste Frage, ob die Regierung nach dem Gesetze vom Jahre 1890 berechtigt sei. innerhalb des Rahmens vom Jahre 1877 den Tarif zu erhöhen, von ihm bejaht werde. Ebenso halte er eine Erhöhung der Tarife für nothwendig. Bezüglich der Frage, welche Erhöhung platzgreifen solle, könne er das Bedenken nicht unterdrücken, dass die Steigerung zu hoch sei, weshalb kaum ein finanzieller Erfolg zu erwarten sei. Redner beantragt einen Tarif von 1·2 kr. für die dritte, 2·2 kr. für die zweite und 3·2 kr. für die erste Classe. Der Schnellzugszuschlag bei der zweiten und ersten Classe sei zu ermässigen, dagegen aber bei allen Schnellzügen die dritte Classe in ausreichender Zahl zu führen. Dagegen seien Luxuszüge nur mit erster Classe auszustatten und erhöhte Tarife einzuheben.

Abg. Dr. Steinwender hielt seine Anschauung aufrecht, dass durch das Gesetz vom Jahre 1890 die Regierung nur ermächtigt worden sei, bei dem damals einzuführenden Tarife über die Maximalsätze hinauszugehen. Meritorisch habe er gegen eine Erhöhung nichts einzuwenden, sie müsste aber die zweite und erste Classe mindestens ebenso stark treffen. Schliesslich regte Redner die Einführung einer Personen-Tarifsteuer bei den Privatbahnen an.

Vertreter der General-Direction Hofrath Dr Liharzik gab eine detaillirte Erläuterung des neuen Tarifes und machte die Mittheilung, dass der Herr Handelsminister eine Aenderung der Grundzüge des Personentarifes in folgender Richtung in Aussicht genommen habe: Die von 1 bis 5 und 5 bis 10 km geplanten ersten zwei Zonen werden in eine vereinigt und für die Zone von 1 bis 10 km die bisher eingehobenen Fahrpreise auch weiter aufrechterhalten. Nachdem nun der Entwurf des neuen Tarifes von 11 bis 15 km für die dritte Classe keine Veränderung gegenüber dem gegenwärtigen Zustande enthält, so würde in der Entfernung von 1 bis 15 km keine Aenderung im Tarife eintreten. Die zweite Aenderung beziehe sich darauf, dass die erste Classe gegenüber dem

Entwurfe um einen halben Kreuzer per Kilometer in allen Staffeln erhöht werde.

Abg. Dr. Kaizl bekämpfte die geplante Personentarif-Erhöhung. Es sei ganz unnöthig, für die Aufbesserung der Beamtengehalte neue Einnahmsquellen zu schaffen, weil die Budgeteinnahmen, so wie sie sind, mit den jährlichen Ueberschüssen für diese Kleinigkeit ganz hinreichen; um so mehr verfehlt sei es, Tarifreformen, die unvermeidlich sind, mit einer Erhöhung der Personentarife zu beginnen. Es sei ganz überflüssig, die Personentarife nach dem Staffelsystem einzurichten und sich von dem Kilometer-System zu entfernen. Das Einzige, was zu thun wäre, sei, den bestehenden Härten des Zonentarifes auszuweichen. Redner verlangte, dass die Regierung nicht allein die grossen Bahnen, sondern auch die kleineren Unternehmungen, insbesondere die Tramway, verhalte, Pensions- oder Altersversorgungs-Einrichtungen für die Arbeiter zu treffen. Er besprach die Kesselexplosion bei Prinzersdorf, bei welcher zwei Bedienstete getödtet wurden, angeblich in Folge leichtfertiger Verwendung einer schadhaften Locomotive, und fragte, ob sich wirklich das Strafgericht mit der Sache befasse. Ferner fragte Redner, ob nunmehr den in feste Besoldung gestellten Staatsbahnarbeitern die Ueberstunden besonders entlohnt werden, ob es wahr sei, dass bei der Böhmischen Westbahn die Accordlöhne der Arbeiter beträchtlich herabgesetzt wurden, ferner ob der neue Luxuszug Wien—Karlsbad sich rentire, weil sonst gegen diese neue Einrichtung protestirt werden müsste.

Regierungsvertreter Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Sectionschef Dr. Ritter von Biliński erwiderte in eingehender Weise auf die Ausführungen des Abg. Dr. Kaizl. Nach einigen budgetären Aufklärungen bemerkte Redner, dass die Böhmische Westbahn, sowie die Mährisch-schlesische Centralbahn in den Staatsvoranschlag nicht aufgenommen werden konnten, weil zur Zeit der Uebernahme dieser Unternehmungen das Budget schon fertiggestellt war. Einstweilen werden die Ausgaben auf den betreffenden Linien als Mehrausgaben, die Einnahmen als Mehreinnahmen gebucht. Er könne versichern, dass in den Ausgaben dieser Bahnen jedenfalls wesentliche Ersparnisse durchgeführt werden, wenngleich heute noch keine genauen Mittheilungen gemacht werden können. Was die Verwendung der von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Investitionsfonds betrifft, so werde dieselbe im gesetzlichen Wege geregelt.

Bezüglich der Kesselexplosion in Prinzersdorf theilte der Herr Regierungsvertreter mit, dass die strafgerichtliche Untersuchung über Veranlassung der Staatsbahnverwaltung im Zuge sei.

Redner erörterte hierauf die Frage der Aufhebung der Accorde auf dem Westbahnhofe. Die Arbeiter haben sich mit Recht darüber beschwert, dass an dem Erfolge ihrer Arbeit auch Beamte und Unterbeamte participiren. Die Verwaltung der Staatsbahnen habe nun die Accorde aufgehoben, weil sie der Ansicht ist, dass dem Arbeiter das zukomme, was er verdient. Redner wies darauf hin, dass die englischen Gewerkvereine gegen die Accorde principiell Stellung genommen haben. Mit 1. Juli werde die General-Direction die Accorde im Allgemeinen gleichzeitig mit der Stabilisirung aufheben, wobei ins Auge gefasst ist, dass der Lohn der Arbeiter in keinem Falle geringer sein soll, als sich derselbe bisher aus der Accordarbeit ergeben hat. Ausserdem erhalten die Bediensteten eine Uniform. Es sei zu hoffen, dass die Arbeiter die Opfer, welche die General-Direction bringt, auch würdigen werden. Auch für die Ueberstunden, sowie Sonn- und Feiertage werden die Werkstättenarbeiter separat entschädigt werden.

Was die Einführung des Luxuszuges Wien—Karlsbad betrifft, welche der Abg. Dr. Kaizl zur Sprache gebracht hat, so bemerkt der Regierungsvertreter, dass die Staatsbahnen berufen sind, auch auf technischem Gebiete voranzuschreiten. Der Luxuszug habe sowohl im Inlande wie im Auslande Anklang gefunden. In finanzieller Beziehung sei an dem Erfolge des Luxuszuges nicht zu zweifeln.

Abg. Romanczuk sprach seine Bedenken gegen die Erhöhung der Personentarife in der dritten Classe aus und wies gegenüber den von der Regierung angeführten höheren Tarifen in anderen Staaten auf die niederen Tarife in Ungarn hin. Die angekündigte Tariferhöhung werde als eine grosse Last für die ärmeren Classen sich fühlbar machen und wohl auch eine Verminderung des Personenverkehres, wenigstens in den ersten Jahren, zur Folge haben.

Abg. Dr. Menger brachte mehrere Wünsche, die der schlesische Landtag ausgesprochen hat, neuerdings zum Ausdrucke, wünscht die Beschleunigung des Baues der Zweigbahn nach Weidenau und Jauernig und bemerkt, dass in einer Versammlung von Interessenten in Freudenthal ein sehr erheblicher Theil des zum Bau der Linie Freudenthal—Engelsberg—Klein-Mohrau nothwendigen Capitals gezeichnet worden sei. Er verweist auf die Nothwendigkeit der Linien Benisch—Freudenthal, Benisch—Kriegsdorf und mehrerer anderer Linien, und sprach den dringenden Wunsch aus, dass der Bau dieser Bahnen vom Staate unterstützt werden möge. Weiter richte er an die Regierung die dringende Bitte, die Station Burgberg im Interesse des industriellen Emporblühens Jägerndorfs für den Frachtenverkehr zu eröffnen. Bezüglich der Erhöhung der Bahntarife bemerkte Redner, dass er die Nothwendigkeit derselben nicht einsehe. Der Grund, welcher angeführt werde, dass das in den Bahnen angelegte Capital sich nicht genügend verzinse, sei nicht haltbar, da dies ja gar nicht der Fall sei, wenn man das auf jene Bahnen verwendete Capital in Abzug bringt, welche lediglich aus strategischen und politischen Rücksichten gebaut worden sind. Auch habe ja der Finanzminister von der Reform der Erbsteuer, der Branntweinsteuer und Aehnlichem gesprochen. Derartige Steuern seien noch eher zu billigen als die Erhöhung der Personentarife. Am wenigsten könnte aber Redner für eine so starke Erhöhung der Personentarife der dritten Classe eintreten. Sei aber eine Belastung nicht zu vermeiden, so wäre eine gleichförmige percentuelle niedere Steuer auf alle Personenkarten, aber auch auf die der Privatbahnen, angezeigt.

(Die Verhandlung wurde sodann abgebrochen.)

In der Sitzung des Budgetausschusses vom 24. Mai wurde die Berathung über das Budget, Capitel „Staatseisenbahnbetrieb", fortgesetzt.

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski sagte, er halte es für nothwendig, dass die Hauptarterien des Verkehres in einer Hand, und zwar in der des Staates, vereinigt werden, doch dürfen hiebei nicht fiscalische Interessen massgebend sein. So sehr in der Durchführung der Verstaatlichungsaction Vorsicht geboten sei, müsse doch im Auge behalten werden, dass ein erfolgreicher Wettbewerb einerseits sowohl zwischen Triest und Fiume, als auch zwischen Triest und Hamburg erst dann möglich sei, wenn die Südbahn und, was ebenso wichtig sei, die Nordbahn verstaatlicht sein werden. Redner lenkt die Aufmerksamkeit der Regierung darauf, dass die Getreideeinfuhr im letzten Jahre sehr wesentlich zugenommen hat, allerdings in den letzten drei Monaten etwas zurückging, dass dagegen die Getreideausfuhr sowohl im letzten Jahre als in den letzten drei Monaten abnahm. Er bittet die Regierung, diese Thatsache, welche angesichts der landwirthschaftlichen Nothlage sehr bedauernswerth sei, zu berücksichtigen und durch Individualisirung der Getreidetarife, sowie durch Erleichterung des Verkehres zwischen den einzelnen Kronländern der Einfuhr fremden Getreides entgegenzuarbeiten. Nach den bestehenden Durchfuhrstarifen wird fremdes Getreide auf unseren Bahnen billiger geführt als einheimisches. Von dieser Begünstigung fremden Getreides möge man in Zukunft absehen. Schliesslich regte Redner die Decentralisation der Getreidemagazine an, welche auch vom Standpunkte der Verpflegung des Heeres sich sehr empfehlen würde.

Abg. Mauthner ist nicht der Ansicht, dass die Tarife so erhöht werden sollen, dass die Einnahmen die Verzinsung decken. Die Absicht bei der Verstaatlichung ging dahin, die wirthschaftlichen Verhältnisse zu heben, und in der That hat Handel und Industrie einen bedeutenden Aufschwung dadurch genommen, dass ihnen der Bezug des Rohmaterials erleichtert und neue Märkte erschlossen wurden. Welchen Vortheil der Staat daraus zog, geht aus den Ziffern der directen und indirecten Steuern hervor. Von 38 Millionen Reisenden fallen 35 Millionen in die erste Zone, und nur 1560 Personen fahren mehr als 800 km, wo eine kleine Ermässigung eintritt. Redner erklärt sich für einen Staffeltarif, jedoch solle die erste Zone mit 1·25 festgestellt werden und dann ein schärferes Fallen der Einheitssätze eintreten.

Nachdem noch Abg. Szczepanowski gesprochen hatte, wurden die vom Referenten gemäss dem Vorschlage der Regierung beantragten Ziffern angenommen und die vom Abg. Dr. Hallwich vorgeschlagene Resolution zum Beschlusse erhoben.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. (Einschaltung einer Rampe in km 10·5/6: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft hat die Localcommission, betreffend die Einschaltung einer Rampe in km 10·5/6 der Localbahn Strakonitz-Winterberg, auf den 28. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9829.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Erweiterung der Geleiseanlagen in Leneschitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laun hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Leneschitz, für den 28. Mai, Vormittags 11 Uhr, in Leneschitz anberaumt. Commissionsleiter ist der k. k. Bezirkshauptmann in Laun. [G.-I.-Z. 9960.]

— (Linie Zöptau — Hohenstadt: Schleppbahn nächst der Station Heilendorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Firma J. Seidl & Comp. in Mähr.-Schönberg, betreffend die Anlage einer schmalspurigen Schleppbahn von der Station Heilendorf der Mähr. Grenzbahn zur Fabrik dieser Firma, für den 28. Mai, Vormittags 9¾ Uhr, in Gross-Heilendorf anberaumt und als Commissionsleiter den Bezirkscommissär Martin Fric namhaft gemacht. [G.-I.-Z. 9014.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf. Schleppbahn nächst Mannersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung anlässlich des Projectes der Firma Gebrüder Leube in Gartenau für die Herstellung einer normalspurigen Schleppbahn, abzweigend von der Station Mannersdorf zur Cementfabrik der genannten Firma daselbst, für den 29. Mai, Vormittags 9 Uhr, in Mannersdorf anberaumt und als Leiter der Commission den Bezirkscommissär Hans Hruschka namhaft gemacht. [G.-I.-Z. 9958.]

Elektrische Bahn Graz—Fölling. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von Carl Deisting vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Graz über Maria Trost nach Fölling die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 29. Mai anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Friedrich Freiherr von Schweickhardt betraut. [H.-M.-Z. 30.418.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate April 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1382	16.700	5.755	23.837	89	207	30	326	1·3	142	16	281	1	.	.	.	1	4	15
Nordöstliche Linien	180	3.300	4.044	7.524	13	94	55	162	2·1	78	4	272	.	.	.	.	3	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	.	267	.	267	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	585	240	885	4	12	15	31	3·5	19	.	30	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	18	397	336	751	.	10	1	11	1·4	13	.	10	.	1	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	180	1.020	870	2.070	2	8	.	10	0·4	14	1	26	.	.	.	.	.	.	2
Buschtěhrader Eisenbahn	136	360	1.532	2.028	14	8	11	33	1·6	22	6	30	.	5	.	.	.	.	13
Eisenbahn Wien-Aspang	.	336	720	1.056	.	3	.	3	0·2	2	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	180	390	.	6	.	6	1·5	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	473	4.158	3.195	7.826	33	72	4	109	1·3	100	14	46	3	.	.	.	2	.	16
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	420	.	420	.	3	.	3	0·7	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	371	4.385	540	5.296	31	43	2	76	1·4	84	13	18	.	.	.	10	1	.	43
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	522	4.825	3.180	8.527	43	66	11	120	1·4	107	3	59	.	.	.	.	1	2	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	243	39	282	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	702	4.869	750	6.321	60	99	15	174	2·7	149	28	86	4	4	1	.	2	.	26
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.395	210	1.605	.	12	3	15	0·9	14	1	1	.	.	.	.	1	.	7
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	180	300	.	.	6	6	2·0	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.298	.	1.324	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4050	45.068	21.831	70.949	289	645	153	1087	.	753	86	868	8	10	1	10	11	6	133

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
4. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·3 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·4 „
6. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
7. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·7 „
8. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . . 0·9 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·3 „
10. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·3 „
11. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·4 pCt.
12. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·4 „
13. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 1·4 „
14. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·5 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·6 „
16. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 2·0 „
17. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 2·1 „
18. Südbahn-Gesellschaft . . . . 2·7 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . 3·5 „

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Laibach—Rudolfswerth: Eröffnung der Haltestelle St. Lorenz in Krain.) Am 15. Mai 1895 ist die Haltestelle St. Lorenz in Krain zwischen den Stationen Rodockendorf und Grosslack der Linie Laibach—Rudolfswerth für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die Personenabfertigung erfolgt in der Haltestelle selbst, während das Reisegepäck nur im Nachzahlungswege zur Beförderung gelangt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Ausrüstung der Strecken Holtschitz-Seestadtl—Wurzmes und Wurzmes—Udwitz-Görkau mit Schienendurchbiegungscontacten..) Die Verwaltung obiger Eisenbahn hat beschlossen, im Laufe des heurigen Jahres die in einem Gefälle von 10‰ liegenden Strecken Holtschitz-Seestadtl—Wurzmes und Wurzmes—Udwitz-Görkau mit Schienendurchbiegungscontacten zur Controlirung der Fahrgeschwindigkeit der Züge ausrüsten zu lassen. Diese Schienendurchbiegungscontacte werden in beiden vorgenannten Strecken im linksseitigen Geleise angebracht. [G.-I.-Z. 8225.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erweiterung der Telephonanlage in der Station Prerau.) Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird zur Erzielung einer raschen und sicheren Verständigung der einzelnen Dienststellen in der Station Prerau die dort bestehende Telephonanlage durch zwei neue Telephonlinien erweitert, und zwar wird je eine telephonische Verbindung zwischen der Kanzlei des Expeditsleiters auf dem Hauptbahnhofe und der Transitokanzlei auf dem Vorbahnhofe und zwischen den Stationsaufsehersposten auf dem Nordende des Vorbahnhofes und auf dem Nordende des Hauptbahnhofes hergestellt. Die betreffenden Leitungsarbeiten werden von der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn besorgt. [G.-I.-Z. 8952.]

Kladno-Nučicer Werksbahn. (Anschaffung einer Tenderlocomotive.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Eisenwerks-Direction der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno beabsichtigte Bestellung einer dreiachsigen normalspurigen Tenderlocomotive, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 16. Juni 1888, Z. 18.431, genehmigten Typenplänen gebaut werden, die Inventarnummer XI und den Namen „Libuschin" erhalten soll, um seinerzeit auf der der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft gehörigen Kladno-Nučicer Werksbahn verwendet zu werden, genehmigt, die Verwendung dieser Locomotive jedoch von dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung abhängig gemacht. [Z. 25.357.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurde am 20. Februar die 17·69 km lange Theilstrecke Eilenburg—Düben der im Bau begriffenen Nebenbahn Eilenburg-Pretzsch im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt dem öffentlichen Verkehre übergeben; die an dieser Strecke gelegenen Stationen und Haltestellen besitzen folgende Abfertigungsbefugnisse: die Station Düben für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen; die Haltestellen Laussig bei Düben (6·04 km ab Düben) und Mensdorf (10·93 km) die gleiche Befugniss mit Ausnahme der Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen; die Güterhaltestelle Kültzschau (15·25 km) für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Verkehrsstelle statt; die neue, vollspurige Strecke benützt von Eilenburg das Geleise der Bahnlinie Halle—Cottbus bis zu der an der alten Bahnstrecke neu errichteten Güterhaltestelle Kültzschau und zweigt dann nach Düben ab; dieselbe ist dem Eisenbahnbetriebsamte in Halle a/S. unterstellt.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Februar der Haltepunkt Stammen zwischen den Stationen Hümme und Trendelburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; Gepäck wird daselbst nur zur Nachabfertigung angenommen; der Haltepunkt Walle zwischen den Stationen Aurich und Moordorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Betriebsdirection zu Köln (rechtsrheinische) für den Personenverkehr; der Haltepunkt Wernsdorf an der Strecke Merseburg—Mücheln im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welcher bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr; am 15. Februar der Haltepunkt Mariendorf an dem Kreuzungspunkte der Berlin-Dresdener Eisenbahn mit den beiden Kreisstrassen Mariendorf-Südende-Steglitz und Tempelhof-Lankwitz (Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt) für den Personen- und Gepäcksverkehr; gleichzeitig wurde der Haltepunkt Südende B. D. aufgehoben; der Haltepunkt Arensdorf zwischen den Stationen Cöthen und Gr.-Weissand im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg für den Personen- und Gepäcksverkehr.

b) In Elsass-Lothringen: Am 1. Februar der Personen-Haltepunkt Stambach zwischen den Stationen Zabern und Lützelburg der Linie Strassburg—Deutsch-Avricourt auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. Mai bis zum 2. Juni.

Adriatischer Dienst.

28. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

29. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

29. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

30. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

31. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda", Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

31. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

1. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco", Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

2. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän S. Lucich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.

29. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Daphne", Capitän R. Colledani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

31. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator", Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf freunde Dampfer in Alexandrien.

1. Juni, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Amphitrite", Capitän R. Mayer, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juni, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän . . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. Juni, um Mitternacht: Dampfer „. . . . .", Capitän . . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

31. Mai, Dampfer „Castore", Capitän G. Verona, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-verband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Anhang zu Theil IV, Heft 2, des Gütertarifes.

Zu dem in Nr. 57 dieses Blattes vom 16. Mai 1895 publicirten Anhang ist ein die Anwendung der Coursunterschiedsbeträge betreffendes Berichtigungsblatt erschienen.

Wien, am 24. Mai 1895. [379]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-verband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Anhang zu Theil IV, Heft 1, des Gütertarifes.

Zu dem in Nr. 57 dieses Blattes vom 16. Mai 1895 publicirten Anhang ist ein die Anwendung der Coursunterschiedsbeträge betreffendes Berichtigungsblatt erschienen.

Wien, am 24. Mai 1895. [380]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Juli 1894 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande in Kraft, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und den Stationen Beneschau, Bistric, Čerčan-Pišely, Kl.-Heřmanitz-Sedletz, Mnichowic-Stranschic, Nusle-Vršovic, Ouřinoves, Sudoměřic und Wotic andererseits, sowie die Aenderung des Stationsnamens Franzensthal in „Franzenthal" enthält.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 30 Heller sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 22. Mai 1895. [381]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personentarif zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Einführung des Nachtrages I.

Am 15. Juni 1895 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen einerseits und der k. k. priv. Böhm. Nordbahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen, Wiedereinführung von Fahrpreisen I. Classe im Verkehre mit Zittau, Aenderung von Stationsnamen, geänderte und neue Preise für einfache Fahrkarten, sowie Hin- und Rückfahrkarten, ferner geänderte und neue Gepäcksfrachtsätze.

Abzüge des Tarifnachtrages sind durch die Direction der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, sowie deren betheiligten Stationen um den Preis von 10 kr. ö. W. für ein Stück erhältlich.

Prag, am 24. Mai 1895. [382]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
883	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide, Heu, Stroh, Klee, Häckerling, Erdäpfel, Kraut oder andere Bodenproducte	Auf der Linie Wels—Unterrohr		Verfrachtung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 50 Wagen à 10000 kg, b) 100 Wagen à 10000 kg bis 31. December 1895. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	Verschieden	a) 5 pCt. b) 10 „ Nachlass von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt G—27 sub VI—a für den Localverkehr enthaltenen Taxen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1896 vorzulegen sind	
									Heller					
884	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Afrikanisches Pflanzenhaar (Crin d'Afrique)	Triest S.B.	Budapest S.B., Budapest-Kelenföld transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes für Güter der Classe A	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1895, Heft 2	286	262	24	Im Kartirungswege		
					Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fövarosi közraktárak, Budapest-fövamhaz, Budapest-Józsefváros				310	286	24			
					Budapest-Lipótváros, Budapest-nyug. p. u.				320	296	24			
885	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Glaswaaren, Glastafeln und leere Glasballons	Zágráb-M.Á.V./S.B.	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der für diese Güter im nebengenannten Tarife festgesetzten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Heft 2, vom 1. Jänner 1895	Verschieden	Die um 10 pCt. gekürzten Frachtsätze der Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Glaswaaren der Classe A			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief				Classe B				
			Glaswaaren der Classe B, auch Glastafeln und leere Glasballons							Classe C				

886	
K.k.St.B.	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 48 vom 25. April 1895 unter Post 730 für Chamottesteine und Chamottemörtel verlautbarte Begünstigung findet mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895, auch auf Chamotteziegel und feuerfesten Mörtel, unter Einhaltung der gleichen Bedingungen, Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
887	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Ziegel, feuerfeste, der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Zliv	Pitten	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif, bezw. Niederösterr. Gemeinschafts-Tarif	58·0 kr.	44·3 kr.	13·7 kr.	Im Kartirungswege		
888	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum, roh	Fulsztyn-Głęboka	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. September 1891 (Neuauflage vom 1. Jänner 1894)	Bestehen keine directen Frachtsätze	51		Im Kartirungswege		
					Oderberg					50				
					Trzebinia					40				
				Lubience	Mähr.-Ostrau					60				
					Oderberg					59				
					Trzebinia					49				
				Skole	Mähr.-Ostrau					62				
					Oderberg					61				
					Trzebinia					51				
889	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen Profil $\frac{2699}{2700}$	Moravan	**Auflieferung eines Maximal-Quantums von 700 Tonnen.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1894	6·0 kr.	4·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Orig.-Frachtbriefe, vorzulegen bis längstens Ende März 1896, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Die Transporte müssen zum Strassenbaue bestimmt und an das Gemeindeamt in Plátenic bei Moravan adressirt sein
890	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Střebichovic-Vinařic	Swoleňoves	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 7·0	kr. 5·2	kr. 1·8	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Nanměřic				12·2	5·9	6·3			
					Volovic				12·2	6·5	5·7			
					Minkovic				12·2	7·0	5·2			
					Welwarn				15·4	8·7	6·7			
891	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralschmieröl	Triest S.B. und Fiume	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes für Güter der Classe A 1	Vom 1. Juni 1895 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1893	kr. ö.W. 196	kr. ö.W. 147	kr. ö.W. 49	Im Kartirungswege		
					Bielitz				194	168	26			
892	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	**Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.** Der im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband, Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1892, enthaltene Ausnahmetarif Nr. 4 für Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen findet auch Anwendung bei Zuladung von „Bettfedern“.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
893	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	M.-Ostrau	Bielitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	29·6 kr.	22·5 kr.	7·1 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Bielitz	M.-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Auf- und Abladen, sowie Ab- und Auflegen der Sendungen durch Parteiorgane			23·0 kr.	22·5 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie das Ablegen und Aufladen durch Parteiorgane besorgt, und von Seiten der Empfangsstation, dass das Abladen und Auflegen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die bezeichneten Documente, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind, werden nicht wieder zurückgestellt	
894	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Saybusch-Zablocie	Wien Nord- oder Staatsbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Vom 1. Juni 1895 bis Ende Mai 1896	Galizisch - Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893	Kreuzer: 43·2	37	6·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Osielec					52	46	6			
				Maków					50	44·9	5·1			
				Friedrichshütte					44	39	5			
				Jeleśnia					45	40	5			
				Weg.-Górka					45	40	5			
				Milówka					45	40	5			
				Rajcza					46	40·5	5·5			
				Sol					47	41	6			
895	K.F.N.B.		Coaks	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 38 und 41 ex 1895, sub den Positionen 595 und 629, für Coaks bis Ende Mai 1895 publicirten Frachtbegünstigungen wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der Zugeständnisse bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1895 erstreckt.										

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. Wien, 30. Mai 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. Mai 1895 dem vom Landtage des Herzogsthums Salzburg in dessen Sitzung vom 12. Februar 1895 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung der Eisenbahnen niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 23. Mai 1895. H.-M.-Z. 28.833/L.-B.-A.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. Mai 1895 dem vom mährischen Landtage in seiner Sitzung vom 7. Februar 1895 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 23. Mai 1895. H.-M.-Z. 29.439/L.-B.-A.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Stockerau zur Station Ladendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister Julius Schaumann in Stockerau im Vereine mit Ignaz Weineck und Dr. Michael Ecker die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Stockerau der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Ernstbrunn zur Station Ladendorf der Linie Wien—Brünn der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 7. Mai 1895. Z. 25.235.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Vils bis zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Pfronten.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister Alois Bauer in Reutte, als Obmann des Comité für die Erbauung der Fernbahn, im Vereine mit dem kaiserl. Rathe Dr. Anton Kofler in Innsbruck und Heinrich Schoener in Reutte mit dem Erlasse vom 11. Jänner 1895, Z. 66.517 ex 1894 (Verordnungs-Blatt Nr. 15 vom 2. Februar 1895), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Reutte über Vils an die tirolisch-bayerische Grenze bei Füssen auch auf die Strecke von Vils bis zur tirolisch-bayerischen Grenze bei Pfronten ausgedehnt.

Wien, am 11. Mai 1895. Z. 16.222.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Waidhofen a. d. Thaya nach Zlabings.

Das k. k. Handelsministerium hat den Marktgemeinden Thaya, Dobersberg und Zlabings die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Waidhofen a. d. Thaya über Dobersberg nach Zlabings im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 19. Mai 1895. Z. 20.334.

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1894.

I.

Der Schiffahrts- und Güterverkehr auf der österr. Elbestrecke von Melnik bis zur Reichsgrenze in den Hafen-, Landungs- und Umschlagsplätzen dieser Stromstrecke und auf der Moldau gestaltete sich nach dem vom technischen Departement der Statthalterei in Prag zusammengestellten Ausweise folgendermassen:

Im Auslandsverkehre sind in den österr. Elbe- und den Moldauhäfen insgesammt 2551 (— 7) beladene Schiffe mit 3,549.845 (+ 828.511) q Ladung angekommen. Hievon entfallen auf die Moldauhäfen 127 Schiffe mit 104.369 q, auf Leitmeritz 7 Schiffe mit 1980 q, auf Aussig 430 Schiffe mit 568.683 q, auf Schönpriesen 234 Schiffe mit 385.079 q, auf Rosawitz 79 Schiffe mit 144.964 q, auf Tetschen-Bodenbach 472 Schiffe mit 482.210 q und auf Laube 1202 Schiffe mit 1,862.560 q Ladung. Im Thalverkehre sind beladen nach dem Auslande abgegangen 8854 (— 292) Schiffe mit einer Gesammtgütermenge von 26,495.120 (+ 8,190.241) Metercentner. Auf die einzelnen Häfen und Landungsplätze vertheilt sich der Thalverkehr wie folgt: Moldauhäfen abgegangen 193 Schiffe mit 263.393 q, Melnik 19 Schiffe mit 35.603 q, Unter-Beřkowitz 3 Schiffe mit 1500 q, Wegstädtl 20 Schiffe mit 20.000 q, Raudnitz 13 Schiffe mit 29.600 q, Křeschitz 2 Schiffe mit 1500 q, Leitmeritz 70 Schiffe mit 99.170 q, Lobositz 170 Schiffe mit 164.155 q, Lichtowitz 51 Schiffe mit 8274 q, Praskowitz-Libochowan 35 Schiffe mit 95.268 q, Salesl-Sebusein-Birnai-Wannow 6 Schiffe mit 1251 q, Aussig 6114 Schiffe mit 19,699.088 q, Schönpriesen 306 Schiffe mit 1,077.174 q, Schwaden - Grosspriesen - Pömmerle 3 Schiffe mit 1203 q, Nestomitz 86 Schiffe mit 384.800 q, Pschüra 9 Schiffe mit 11.080 q, Nieder-Welhotten 5 Schiffe mit 15.525 q, Topkowitz 4 Schiffe mit 11.250 q, Takuben 38 Schiffe mit 90.827 q, Kartitz 23 Schiffe mit 79.827 q, Rosawitz 932 Schiffe mit 2,756.570 q, Tetschen-Bodenbach 134 Schiffe mit 52.415 q, Laube 568 Schiffe mit 1,552.647 q und Niedergrund 30 Schiffe mit 43.000 q.

Im Grenzverkehre passirten Schandau zu Berg 1681 Personendampfer, 127 Eil- und Frachtdampfer, 7993 Segel- und Güterschiffe (einschliesslich der unbeladenen Fahrzeuge), 349 Radschleppdampfer und 970 Kettendampfer, zu Thal 1681 Personendampfer, 128 Eil- und Frachtdampfer, 8344 Segel- und Schleppschiffe, 347 Radschleppdampfer, 969 Kettendampfer und 1893 Flösse mit einem Gesammtgehalte von 424.012 Festmeter Holz.

Im Inlandsverkehre sind zu Berg angekommen und ausgeladen worden 262 (+ 144) Schiffe mit 234.505 (+ 82.311) q, und zwar in den Moldauhäfen 87 Schiffe mit 56.800 q, darunter 80 Schiffe mit 49.800 q aus Unter-Beřkowitz und 7 Schiffe mit 7000 q aus Wegstädtl, in Melnik 1 Schiff mit 30 q aus Tetschen, in Schopka 26 Schiffe mit 16.600 q aus Unter-Beřkowitz, in Unter-Beřkowitz 86 Schiffe mit 88.473 q, und zwar 61 Schiffe mit 64.363 q aus Liboch und 25 Schiffe mit 24.110 q aus Ober-Podčap, in Raudnitz 32 Schiffe mit 33.385 q, und zwar 13 Schiffe mit 10.500 q aus Launken, 17 Schiffe mit 19.000 q aus Křeschitz und 2 Schiffe mit 3885 q aus Leitmeritz; in der Strecke Raudnitz—Launken 12 Schiffe mit 13.035 q aus Leitmeritz; in Launken 3 Schiffe mit 1730 q aus Aussig; in Leitmeritz 9 Schiffe mit 19.380 q, und zwar 8 Schiffe mit 18.800 q aus Klein-Czernosek, 1 Schiff mit 500 q aus Aussig; in Prosmik 4 Schiffe mit 3707 q aus Aussig; in Wannow 1 Schiff mit 1320 q aus Aussig; in Grosspriesen 1 Schiff mit 45 q aus Rosawitz. Zu Thal kamen im internen Verkehre an und wurden ausgeladen 651 (+ 289) Schiffe mit 488.781 (— 25.219) q, und zwar in Melnik 52 Schiffe mit 61.880 q aus den Moldauhäfen; in Unter-Beřkowitz 386 Schiffe mit 206.791 q, und zwar 144 Schiffe mit 151.933 q aus den Moldauhäfen und 242 Schiffe mit 54.858 q aus Schopka; in Liboch 50 Schiffe mit 24.900 q aus Unter-Beřkowitz; in Ober-Podčap 10 Schiffe mit 8300 q aus Unter-Beřkowitz; in Wegstädtl 42 Schiffe mit 42.000 q aus den Moldauhäfen; in Brzánek 2 Schiffe mit 2000 q aus Wegstädtl; in Raudnitz 2 Schiffe mit 1800 q aus Melnik; in Launken 8 Schiffe mit 6500 q aus Raudnitz; in Křeschitz 16 Schiffe mit 17.800 q, und zwar 11 Schiffe mit 10.800 q aus Raudnitz und 5 Schiffe mit 7000 q aus den Moldauhäfen; in Lichtowitz 1 Schiff mit 60 q aus Leitmeritz; in Sebusein 1 Schiff mit 525 q aus Leitmeritz; in Birnai 1 Schiff mit 1820 q aus Leitmeritz; in Aussig 6 Schiffe mit 10.253 q, und zwar 4 Schiffe mit 4037 q aus den Moldauhäfen und 2 Schiffe mit 6216 q aus Praskowitz; in Krammel 1 Schiff mit 51 q aus Klein-Czernosek; in Schwaden 2 Schiffe mit 1505 q aus Leitmeritz; in Nestomitz 1 Schiff mit 1990 q aus Leitmeritz; in Wesseln 5 Schiffe mit 4162 q aus Leitmeritz; in Nestersitz 1 Schiff mit 1547 q aus Leitmeritz; in Kleinpriesen 1 Schiff mit 1120 q aus Leitmeritz; in Pömmerle 1 Schiff mit 1845 q aus Leitmeritz; in Rongstock 1 Schiff mit 560 q aus Leitmeritz; in Tichlowitz 2 Schiffe mit 1750 q aus Leitmeritz; in Topkowitz 1 Schiff mit 525 q aus Leitmeritz; in Politz 2 Schiffe mit 167 q, und zwar 1 Schiff mit 72 q aus Raudnitz und 1 Schiff mit 95 q aus Lobositz; in Tetschen-Bodenbach 56 Schiffe mit 88.370 q, und zwar 7 Schiffe mit 21.800 q aus den Moldauhäfen, 1 Schiff mit 2600 q aus Raudnitz, 45 Schiffe mit 59.401 q aus Leitmeritz, 1 Schiff mit 3400 q aus Lobositz, 2 Schiffe mit 152 q aus Krochowitz.

Eingeladen wurden und sind zu Berg abgegangen im Inlandsverkehre in 262 (+ 144) Schiffen 234.505 (+ 82.311) q, und zwar aus Unter-Beřkowitz in 106 Schiffen 66.400 q, darunter in 80 Schiffen 49.800 q nach den Moldauhäfen, in 26 Schiffen 16.600 q nach Schopka; aus Liboch in 61 Schiffen 64.363 q nach Unter-Beřkowitz; aus Ober-Podčap in 25 Schiffen 24.110 q nach Unter-Beřkowitz; aus Wegstädtl in 7 Schiffen 7000 q nach den Moldauhäfen; aus Launken in 13 Schiffen 10.500 q nach Raudnitz; aus Křeschitz in 17 Schiffen 19.000 q nach Raudnitz; aus Leitmeritz in 14 Schiffen 16.920 q, und zwar in 2 Schiffen 3885 q nach Raudnitz und in 12 Schiffen 13.035 q nach der Elbestrecke Raudnitz—Launken; aus Klein-Czernosek in 8 Schiffen 18.880 q nach Leitmeritz; aus Aussig in 9 Schiffen 7257 q, und zwar in 3 Schiffen 1730 q nach Launken, in 1 Schiff 500 q nach Leitmeritz, in 4 Schiffen 3707 q nach Prosmik, in 1 Schiff 1320 q nach Wannow; aus Rosawitz in 1 Schiff 45 q nach Grosspriesen; aus Tetschen in 1 Schiff 30 q nach Melnik.

Thalwärts verschifft wurden im Inlandsverkehre in 651 (+ 284) Schiffen 488 781 (— 35.219) q. Hievon schwammen ab aus den Moldauhäfen in 254 Schiffen 288.650 q, und zwar in 52 Schiffen 61.880 q nach Melnik, in 144 Schiffen 151.933 q nach Unter-Beřkowitz, in 42 Schiffen 42.000 q nach Wegstädtl, in 5 Schiffen 7000 q nach Křeschitz, in 4 Schiffen 4037 q nach Aussig und in 7 Schiffen 21.800 q nach Tetschen; aus Melnik in 2 Schiffen 1800 q nach Raudnitz; aus Schopka in 242 Schiffen 54.858 q nach Unter-Beřkowitz; aus Unter-Beřkowitz in 61 Schiffen 33.200 q, und zwar in 50 Schiffen 24.900 q nach Liboch und in 10 Schiffen 8300 q nach Ober-Podčap; aus Wegstädtl in 2 Schiffen 2000 q nach Brzánek; aus Raudnitz in 21 Schiffen 19.972 q, und zwar in 8 Schiffen 6500 q nach Launken, in 11 Schiffen 10.800 q nach Křeschitz, in 1 Schiff 72 q nach Politz, in 1 Schiff 2600 q nach Tetschen; aus Leitmeritz in 70 Schiffen 88.101 q, und zwar in 1 Schiff 60 q nach Lichtowitz, in 1 Schiff 526 q nach Sebusein, in 1 Schiff nach Birnai 1820 q, in 2 Schiffen 1505 q nach Schwaden, in 1 Schiff 1990 q nach Nestomitz, in 5 Schiffen 4162 q nach Wesseln, in 1 Schiff 1547 q nach Nestersitz, in 1 Schiff 1120 q nach Kleinpriesen, in 1 Schiff 1845 q nach Pömmerle, in 1 Schiff 560 q nach Rongstock, in 2 Schiffen 1750 q nach Tichlowitz, in 1 Schiff 525 q nach Topkowitz, in 45 Schiffen 59.401 q nach Tetschen; aus Lobositz in 1 Schiff 95 q nach Politz und in 1 Schiff 3400 q nach Tetschen; aus Klein-Czernosek in 1 Schiff 51 q nach Krammel; aus Praskowitz in 2 Schiffen 6216 q nach Aussig; aus Krochowitz in 2 Schiffen 1529 q nach Tetschen-Bodenbach.

Eine summarische Uebersicht des ganzen Verkehres gewährt folgendes Bild:

Verkehrsrichtung	Elbestrecke	Länge in Kilometer	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen-Kilometer	Tonnen per 1 km	Mittlerer Weg einer Tonne in Kilometer	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen-Kilometer per Schiff
Auslandsverkehr:									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	134	10.635	746.175	10.509	70·1	79·3	5.568
	Aussig-Grenze	38	2.551	354.985	6,777.730	178.360	19·3	139·1	2.657
	Melnik-Grenze	109	2.551	354.985	7,523.905	69.017	21·2	139·1	2.949
zu Thal	Melnik-Aussig	71	582	71.971	3,128.328	44.061	43·4	123·7	5.375
	Aussig-Grenze	38	8.854	2,649.512	88,919.097	2,339.976	33·5	299·2	10.042
	Melnik-Grenze	109	8.854	2,649.512	92,047.425	844.417	34·7	299·2	10.396
Inlandsverkehr:									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	261	23.446	166.133	2.340	7·1	89·6	636
	Aussig-Grenze	38	2	8	133	3	16·6	4·0	66
	Melnik-Grenze	109	262	23.451	166.266	1.525	7·1	89·5	634
zu Thal	Melnik-Aussig	71	649	48.725	613.167	8.636	12·5	75·1	953
	Aussig-Grenze	38	73	10.390	231.659	6.096	22·3	142·7	3.173
	Melnik-Grenze	109	651	48.878	844.826	7.750	17·2	75·1	1.298
Gesammtverkehr:									
zu Berg	Melnik-Aussig	71	395	34.081	912.308	12.989	26·7	86·3	2.334
	Aussig-Grenze	38	2.553	355.992	6,777.863	178.364	19·0	139·6	2.654
	Melnik-Grenze	109	2.813	378.436	7,690.171	70.552	20·3	134·5	2.734
zu Thal	Melnik-Aussig	71	1.231	120.696	3,741.495	52.697	31·0	98·0	3.039
	Aussig-Grenze	38	8.927	2,659.902	89,150.756	2,346.072	33·5	297·9	9.986
	Melnik-Grenze	109	9.505	2,698.390	92,892.251	852.222	34·4	283·9	9.773
Summe	Melnik-Grenze	109	12.318	3,076.826	100,582.422	922.774	32·7	249·7	8.165

Inland.

Parlamentarisches.

In der 383. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Mai richten die Abgeordneten Dr. Laginja und Genossen mit Bezug auf die Einführung neuer örtlicher Hafengebühren Seitens einzelner italienischer Localbehörden die Anfrage an den Herrn Handelsminister, ob Se. Excellenz der Meinung sei, dass diese neue Belastung der österreichischen Handelsmarine in Einklang gebracht werden könne mit den Voraussetzungen, unter denen der Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Italien abgeschlossen worden ist.

Die Abgeordneten Hauck und Genossen interpelliren den Herrn Handelsminister wegen der Ausgabe von Eisenbahn-Fahrkarten mit Ankündigungen Seitens der k. k. Staatsbahnen.

Diese Interpellation lautet:

Als vor ungefähr zehn Jahren bei der Oesterreichischen Nordwestbahn Fahrkarten eingeführt wurden, welche Ankündigungen von Geschäften enthielten, machte sich der Unwille hierüber allerwärts, so auch in den Vertretungskörpern Luft, und wurde eine solche Vermehrung der Einnahmsquellen als einer Bahnanstalt unwürdig erklärt.

Die Folge war, dass nach beiläufig Dreiviertel Jahren von der weiteren Ausgabe solcher beanständeter Karten Abstand genommen wurde.

Da dieser Versuch, Eisenbahn-Fahrkarten Ankündigungszwecken dienstbar zu machen, und seine Verurtheilung weitesten Kreisen zur Kenntniss gelangt ist, so muss es mit Berechtigung Jedermann in Verwunderung setzen, dass die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in die Fusstapfen der obengenannten Bahn getreten sind und gegenwärtig statt Karten solchen äusserlich ähnliche Hüllen ausgeben, welche Ankündigungszettel enthalten, die mit der Karte zwar sonst in keinem Zusammenhange stehen, ja ausdrücklich, um ihre Aufbewahrung ganz sicher zu erreichen, als Eigenthum des Käufers der Karte bezeichnet sind, also gewissermassen vom Staate als Aufgabe zur Fahrkarte gegeben werden.

Wenn es für ein Unternehmen, das darauf berechnet ist, Einzelnen Gewinn zu bringen, das also auf die Allgemeinheit nur soweit, als es die Gesetze fordern, Rücksicht zu nehmen hat, als unwürdig bezeichnet wurde, sich derartiger Einnahmsquellen zu bedienen, so muss das gekennzeichnete Beginnen der Oesterreichischen Staatseisenbahnen als geradezu verdammenswerth bezeichnet werden.

Die Ersparungen, welche die Bahnverwaltung durch die Ausgabe dieser mit Ankündigungszetteln verbundenen Karten erzielt, können keinesfalls den Schaden aufwiegen, den das öffentliche allgemeine Rechtsbewusstsein dadurch erleidet, dass sich der Staat dazu hergibt, gegen einige Kreuzer wahllos einzelne Geschäfte zu empfehlen und dadurch vielleicht sogar Käufer, sicher aber Geschäftsgenossen der Empfohlenen zu schädigen, statt Abwehr gegen unlauteren Wettbewerb zu pflegen, denselben allenfalls sogar zu unterstützen.

In Ansehung der angeführten Thatsachen und in Berücksichtigung der angeknüpften Betrachtungen stellen die Unterzeichneten die Anfrage:

„Wollen Eure Excellenz Verfügungen treffen, dahin gehend, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung ehethunlichst die mit Ankündigungszetteln verbundenen Fahrkarten ausser Verkehr setzt?“

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Krakau—Lemberg: Erweiterung der Station Podgórze-Plaszow; Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Podgórze-Plaszów für den 30. Mai anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 9467.]

— (Linie Krakau—Wieliczka: Schleppbahn zum Josef-Schachte in Wieliczka: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, betreffend die Herstellung einer Schleppbahn zum Josef-Schachte in Wieliczka, anschliessend an das bestehende Schleppgeleise vom Staatsbahnhofe Wieliczka zum Elisabeth-Schachte, für den 5. Juni, Vormittags 10 Uhr, in Wieliczka anberaumt und als Leiter der Commission den Statthaltereirath Leopold Morawetz namhaft gemacht. [G.-I.-Z. 9835.]

— (Projectirte Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf: Communicationen zu den Feldern: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung, betreffend die Herstellung von Communicationen zu den Feldern zwischen km 2·0/2 der projectirten Bahnlinie Nieder-Lindewiese—Barzdorf, für den 15. Juni, Vormittags 11 Uhr, in Nieder-Lindewiese anberaumt und zum Leiter der Commission den Bezirkshauptmann Kortüm bestimmt. [G.-I.-Z. 9771.]

— (Linie Innsbruck—Bludenz: Verlegung eines Weges: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Landeck hat die politische Begehung anlässlich des Projectes für die Verlegung des durch den Ganderbach-Viaduct bei km 78·2/3 der Linie Innsbruck—Bludenz führenden Weges für den 31. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 9774.]

General-Direction der kgl. Bayerischen Staatsbahnen. (Kohlenschuppen in Eger.) Am Bahnhofe in Eger wurde in zweiter Kohlenschuppen hergestellt. [13. Mai, Z. 27.811.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linien Prag—Hostiwitz, Kladno—Kralup und Lužna-Lischan—Rakonitz. Reconstruction mehrerer Holzbrücken: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Localcommission, betreffend die Projecte für die Erneuerung der Holzconstructionen der Ueberfahrtsbrücken in km 3·808, 6·759, 9·793 und 15·057 der Linie Prag (Smichow)—Hostiwitz und in km 1·068 der Linie Kladno—Kralup, ferner für die Reconstruction der Ueberfahrtsbrücke in km 1·482 der Linie Lužna-Lischan—Rakonitz für den 29. Mai mit Fortsetzung am 30. Mai anberaumt. Leiter der Commission ist der Bezirkscommissär Carl Loula. [G.-I.-Z. 9977.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Bauliche Veränderungen in der Station Unter-Drauburg.) Die Errichtung eines Kohlenbarrens in der Station Unter-Drauburg für Zwecke des gräfl. Thurn'schen Forst- und Rentamtes in Bleiberg, sowie die Abtragung des in dieser Station für Zwecke der Firma Ujlaky, Hirschler & Söhne bestehenden Kohlenbarrens wurde genehmigt. [27. April, Z. 4891.]

— (Bauliche Veränderungen am Bahnhofe in Klagenfurt.) Das Project für die Adaptirung der Postamtslocalitäten am Bahnhofe in Klagenfurt unter Herstellung eines Flugdaches zur Deponirung von Postkarren an der Westseite des dortigen Aufnahmsgebäudes wurde genehmigt. [23. April, Z. 63.659 ex 1894.]

— (Schleppbahnanlage in Grafenstein.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 26. März durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer Schleppbahnanlage von der Station Grafenstein zu der nächst dieser Station gelegenen Ziegelei des Fürsten Orsini-Rosenberg, sowie für die mit dieser Schleppbahn im Zusammenhange stehenden Hochbauten der Bauconsens ertheilt. [18. April, Z. 22.339.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Herstellung einer Industriegeleiseanlage.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 4. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer aus der Station Maria-Lanzendorf in km 11·432 abzweigenden und zu den Ziegelwerken der Firma J. & A. Dachler in Leopoldsdorf führenden normalspurigen Industriegeleiseanlage der Bauconsens ertheilt. [26. April, Z. 22.410.]

Projectirte Localbahn Petrowitz-Karwin. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn Petrowitz-Karwin und bezüglich eines Detailprojectes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn desgleichen für eine Localbahn Petrowitz-Karwin die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission für beide Projecte auf den 5. Juni anberaumt. [H.-M.-Z. 30.787.]

Projectirte Localbahn Jaworzno-Piła. (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblick auf das anstandslose Ergebniss der am 4. und 5. April durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten normalspurigen Localbahn von Jaworzno nach Piła zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Trzebinia-Skawce mit einer Abzweigung der erstgenannten Projectslinie zur Frachtenstation Chrzanów der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat das k. k. Handelsministerium die Trasseführung dieser Localbahn im Allgemeinen genehmigt. [13. Mai, H.-M.-Z. 23.791.]

Localbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów). (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Lemberg hat die Localcommission, betreffend die Beschwerde des Johann Kopytynski in Kosciejów gegen die Localbahn Lemberg-Bełzec, auf den 5. Juni anberaumt. [H.-M.-Z. 30.417.]

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von Wilhelm Ritter von Lindheim vorgelegten Detailprojectes für die Localbahn Stramberg-Wernsdorf auf den 5. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Navratil betraut. [H.-M.-Z. 28.955.]

Localbahn Strakonitz - Winterberg. (Errichtung einer Fussrampe: Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prachatitz hat die Localcommission, betreffend die Errichtung einer 1 m breiten Fussrampe in km 32·008 der Localbahn Strakonitz-Winterberg, auf den 31. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 10.313.]

Localbahn Čerčan-Modřan. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Zweiglinie Měchenic-Dobřiš der Localbahn Čerčan-Modřan, auf den 5. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Heinrich Mahling betraut. [H.-M.-Z. 29.889.]

Localbahn Rakonitz-Petschau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Project für die Theilstrecke Pladen—Protiwitz der Localbahn Rakonitz-Petschau und für die Localbahnlinie Protiwitz—Buchau, auf den 5. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 29.892.]

Bergbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg. (Trassenrevision und politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Trassenrevision und politische Begehung, betreffend das Project für eine Bergbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg, auf den 31. Mai anberaumt. [H.-M.-Z. 30.790.]

Wiener Tramway - Gesellschaft. (Geleiseverbindungen.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project, betreffend Geleiseverbindungen anlässlich der Erhöhung der täglichen kilometrischen Fahrtleistung, und zwar zur Verbindung der Lerchenfelderstrassen-Linie mit der Linie in der Blindengasse im VIII. Bezirke und der Währinger Linie mit der Linie in der Spitalgasse im IX. Bezirke, wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien zur Abhaltung der politischen Begehung mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im h. ä. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 29.031.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die einheitliche Regulirung der mittleren Donau, sowie über die auf den anderen namhafteren Flüssen des Landes in erster Reihe nothwendigen Regulirungsarbeiten.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Handelsminister am 20. Mai 1895 der Legislative den Gesetzentwurf über die einheitliche Regulirung von Strömen und Flüssen, insbesondere der mittleren Donau, vorgelegt.

Der Gesetzentwurf lautet:

„§ 1. Der königl. ungar. Ackerbauminister wird ermächtigt, die auf dem von Duna-Radvány bis Báziás reichenden Abschnitte der Donau nothwendigen Regulirungsarbeiten auf Grund der Principien der vorgelegten Pläne bis zum Schlusse des Jahres 1907 im Rahmen von 20 Millionen Gulden durchführen zu lassen.

§ 2. Der genannte Minister wird weiter ermächtigt, die auf anderen namhafteren Flüssen des Landes aus den Gesichtspunkten der Volkswirthschaft, der Schiffahrt und des gleichmässigen Hochwasser-Abflusses dringend nothwendigen Regulirungsarbeiten, und zwar: a) auf dem Dévény-Duna-Radványer Abschnitte der Donau; b) auf der Theiss und Bodrog; c) auf den Körösflüssen; d) auf der Szamos; e) auf der Maros; f) auf der Temes-Béga; g) auf der March; h) auf der Waag; i) auf der Drau; j) auf der Mur; k) auf der Save; l) bei den Winterhäfen gleichfalls bis zu dem im § 1 bezeichneten Termin insgesammt im Rahmen von 31 Millionen Gulden durchzuführen.

§ 3. In das Budget des Ackerbauministeriums sind unter dem Titel „Wasser-Investitionen“ vom Jahre 1896 angefangen 18 Jahre hindurch alljährlich 3 Millionen Gulden aufzunehmen.

§ 4. Insofern in einzelnen Jahren die Regulirungskosten einen grösseren Betrag als 3 Millionen Gulden in Anspruch nehmen würden, wird der Finanzminister ermächtigt, das Plus entweder aus den Staatscassen-Vorräthen oder aus einem kurzfristigen Anlehen dem Ackerbauminister zur Verfügung zu stellen, jedoch in der Weise, dass in dem letzteren Falle die Anlehenssummen aus den in das Budget des Ackerbauministeriums eingestellten Investitionsposten von 3 Millionen Gulden vom Jahre 1908 angefangen bis zum Schlusse des Jahres 1913 unbedingt getilgt werden.

Die Zinsen des Anlehens sind bis zum Jahre 1907 einschliesslich im Abschnitte „Staatsschulden“ zu verrechnen, über diesen Termin hinaus aber aus den in das Budget des Ackerbauministeriums eingestellten Investitionsposten von 3 Millionen Gulden zu bedecken.

§ 5. Der Ackerbauminister ist verpflichtet, jene der in den §§ 1 und 2 aufgezählten Arbeiten, welche er in den einzelnen Jahren durchzuführen beabsichtigt, in der Motivirung des Jahresbudget-Präliminares aufzuzählen.

§ 6. Ausser dem im 1895er Staatsbudget unter „Investitionen“, V. Abschnitt, 5. Titel, zu Zwecken der in den §§ 1 und 2 aufgezählten Regulirungsarbeiten eingestellten Betrag von 2,680.000 fl. wird für das Jahr 1895 ein Nachtragscredit von 700.000 fl. bewilligt, welcher Betrag aus den Cassenbeständen zu bedecken ist.

§ 7. Dieses Gesetz tritt sofort nach seiner Verkündigung in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden der Ackerbauminister und der Finanzminister betraut.“

Dem überaus umfangreichen und ausführlichen diesbezüglichen Motivenberichte ist Folgendes zu entnehmen:

Für die Regulirung der Wasserstrassen hat der Staat in den Jahren 1867—1893 insgesammt 62.451.369 fl. ausgegeben, und zwar vertheilt sich dieser Betrag in folgender Weise: Donau 31,093.091 fl., Theiss 20,194.535 fl., Körös 5,831.204 fl., Temes 491.397 fl., Maros 290.639 fl., Bodrog 409.831 fl., Drau 1,829.562 fl., Save 586.257 fl., Kulpa 108.829 fl., Franzens-Canal 211.660 fl., sonstige Flüsse 1.404.360 fl.

Der Minister schliesst sich jenen Principien an, welche von seinem Amtsvorgänger ausführlich motivirt wurden, und indem er von der Legislative eine innerhalb 12 Jahre zu verwendende grössere Summe für die Regulirung der Hauptflüsse fordert, thut er dies aus dem Gesichtspunkte, um die an eine systematische Arbeit sich knüpfenden Resultate zu sichern. Es werden 54,380.000 fl. gefordert, und der Minister will diesen Betrag in folgender Weise auftheilen:

	Gulden
Obere Donau	4,380.000
Mittlere Donau	20,000.000
Theiss und Bodrog	12,000.000
Die Körösflüsse	2,500.000
Szamos	1,600.000
Maros	3.800.000
Temes-Bega	1,000.000
March	1,500.000
Waag	1,500.000
Drau	4,500.000
Mur	500.000
Save	500.000
Für Winterhäfen	600.000
Zusammen	54,380.000

Von diesem Betrage werden 3,380.000 fl. schon im Budget des Jahres 1895 durch einen Nachtragscredit gedeckt, von den verbleibenden 51 Millionen Gulden werden in den ersten drei Jahren jährlich durchschnittlich 5 Millionen, in den folgenden neun Jahren aber alljährlich 4 Millionen verbaut. Für die obere Donau werden im nächsten Jahre noch 4 Millionen für die im G.-A. VIII ex 1885 bewilligten Arbeiten zu bezahlen sein. Trotz der um 35 Percent vermehrten Arbeiten sind die Kosten für die Regulirungsarbeiten innerhalb des Kostenvoranschlages geblieben. In den ersten Jahren werden für Ergänzungen und für Erhaltung beträchtliche Summen — 200.000 bis 300.000 fl. per Jahr — nothwendig sein. Nachdem Ende 1895 am oberen und unteren Abschnitte der Donau bedeutungsvolle Regulirungsarbeiten so ziemlich beendet sein werden, wird es zur entsprechenden Ausnützung derselben unumgänglich nothwendig, die mittlere Donau in einen Zustand zu bringen, damit tiefergehende Schiffe unbehindert verkehren können. Nicht nur die Schiffahrt erheischt die Regulirung, auch die Rücksicht auf den Schutz

gegen Ueberschwemmungen fordert dringend das Inzwischentreten des Staates.

Von Duna-Radány bis Budapest beträgt die Länge der Donau 94 Kilometer. In diesem Abschnitt kämpft die Schiffahrt schon bei mittlerem Wasserstand mit Hindernissen, namentlich an den seichten Stellen bei Süttö, Táth und unterhalb der Stadt Gran, bei der Insel Helemba. Bei kleinem Wasserstande treten die gleichen Hindernisse bei Szobb und Klein-Maros auf. Eisschoppungen pflegen bei Süttö, vor der Helemba-Insel und unterhalb Visegrád zu entstehen. An vielen Stellen unterwäscht der Strom die Ufer, wodurch sich abermals Seichten bilden, und es wird daher die Sicherung der Ufer nothwendig. Das Bett des Waitzner Donauarmes ist übermässig breit, die Wassertiefe gering; hier gibt es grosse Hindernisse unterhalb Gross-Maros bis Veröcze, bei Göd und Szent-Endre. Ausserdem ist zu bedenken, dass das Geschiebe aus dem regulirten Theile des Stromes das unregulirte Gebiet noch mehr verschlechtere und die Versandung herbeiführe. Für die Regulirungskosten dieses Theiles der Donau sind 3,982.676 fl. präliminirt.

Im Budapester Abschnitt sind ausser der Ordnung des oberen Theiles des Neupester Hafens noch folgende Arbeiten auszuführen: Die Sicherung der Margarethen-Insel gegen Eisgefahren. In der Länge der Margarethen-Insel die Vertiefung des Bettes im Ofner Arme, weil dort bei niederem Wasserstand der Schiffahrt nur eine Wassertiefe von 1·5 Meter zur Verfügung steht. Oberhalb der Margarethenbrücke ist in Hinblick auf die Entwicklung der Hauptstadt und auf die Ansprüche des Verkehres das linke Donauufer vom Neupester Hafen bis zur Margarethenbrücke auf 5·6 Meter zu erhöhen. Auf der Linie zwischen dem Bruck- und Blocksbade sind die Rampen der beiden Brücken herzustellen und ist aus Verkehrs- und Schönheitsrücksichten die Erbauung eines Steinquais nothwendig. Endlich ist unterhalb der Verbindungsbrücke das rechtsseitige niedere Parallelwerk bis auf 5·6 Meter zu erhöhen. Die Kosten dieser Arbeiten sind mit 986.470 fl. präliminirt.

Für den Csepel-Rácz-Almáser Stromabschnitt oder für den sogenannten Promontorer Donauarm sind Baggerungen und die Anlage eines Leitdammes bis ans Ende der Csepelinsel in Aussicht genommen. Die Kosten sind mit 3,250.328 fl. veranschlagt. Der Rácz-Almás-Pakser Abschnitt ist der schlechteste der mittleren Donau. Die Arbeiten werden aus Parallelwerken und Uferversicherungen bestehen, die Kosten werden 2,958.516 fl. betragen. Im Paks-Baja-Szekcsöer Abschnitte kommen häufig Eisschoppungen vor. Hier werden drei Durchstiche geplant, ausserdem sind Uferversicherungen in Aussicht genommen, die zusammen mit einem Kostenbetrage von 2,235.757 fl. präliminirt sind. Der Abschnitt Duna-Szekcsö-Draumündung ist der verwildertste im ganzen Donaulaufe; hier ist zwischen Kis-Kösseg und Apatin ein 6½ Kilometer langer Durchschnitt geplant. Der Kostenvoranschlag beträgt 4,975.613 fl.; für die Regulirung des Abschnittes Draumündung—Neusatz sind 3,238.185 fl. präliminirt; für den Abschnitt Neusatz—Semlin—Belgrad 2,155.475 fl., für Belgrad—Báziás 1,122.657 fl. Die gesammten Baukosten sind mit 25,521.255 fl. präliminirt; um vollständig sicher zu gehen, sind rund 28 Millionen Gulden einzustellen. Der Lauf der Donau wird durch die in Aussicht genommenen Durchstiche um 34 Kilometer abgekürzt werden.

Mit Rücksicht darauf, dass der Minister sich bemühen wird, die grösste Sparsamkeit walten zu lassen, und auf den Umstand, dass nicht alle Arbeiten in den ersten zwölf Jahren zur Ausführung gelangen können, wurden bei diesem Anlasse für die wichtigeren und dringenderen Arbeiten nur 20 Millionen bei der Auftheilung der Kosten eingestellt. Für die Arbeiten an der Theiss sind im G.-A. III ex 1894 insgesammt 17 Millionen bewilligt, hievon wurden 3 Millionen ausgegeben; mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen glaubt der Minister für die Regulirung der Theiss und der Bodrog mit 12 Millionen das Auslangen finden zu können. Für die Regulirung der Körösflüsse sind bisher 5,831.204 fl. verausgabt worden, mit weiteren 2,500.000 fl. wird die Regulirung nahezu vollendet sein. Für die Maros werden von Zám bis zur Mündung 7 Millionen nothwendig sein, nachdem jedoch vorläufig nur von Arad bis Szegedin die Regulirung vorgenommen werden soll, hat der Minister nur 3,800.000 fl. präliminirt.

(Fortsetzung folgt.)

Projectirte Localbahn Hódmezö-Vásárhely — Makó — Nagy-Szent-Miklós. (Ausführungsbeschluss.) Die Direction der „Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen“ hat über Vorschlag ihres Directions-Präsidenten, Reichstags-Abgeordneten Benjamin Boros den Beschluss gefasst, ihr derzeitiges Betriebsnetz durch den Bau einer von der Endstation Hódmezö-Vásárhely der Linie Szentes — Hódmezö - Vásárhely und der gleichnamigen Station der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Hódmezö - Vásárhely — Eszék — Villány der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden, diese in der Station Makó mit der gesellschaftlichen Linie Szeged—Arad und weiterhin in der Station Nagy-Szent-Miklos mit der Linie Válkány—Nagy-Szent-Miklós—Varjas des Staatsbetriebes verbindenden normalspurigen Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7, Vorconcession Post 7) zu ergänzen. Die projectirte Linie ist eine Fortsetzung der Radiallinie Fülek — Hatvan — Szolnok — Hódmezö - Vásárhely und wird durch den Ausbau der Linie Varjas – Nagy-Szent-Miklós—Temesvár, Anschluss an die Linie Temesvár—Báziás, somit an die Donau erhalten.

Ujpest - Rákospalotaer Localbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 18. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, Ministerialrath a. D. Alexander Országh, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ujpest-Rákospalotaer Localbahn-Actiengesellschaft („Budapest vidéki közuti vasut“ [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42]) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion seit Eröffnung des Betriebes (elektrisch) statt, welchem zufolge bisher bereits ein Reingewinn von 12.000 fl. erzielt wurde, was einer 5percent. Verzinsung des mit 240.000 fl. bemessen gewesenen Actiencapitals entspricht. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes und Ertheilung des Absolutoriums an den Directionsrath und den Aufsichtsrath erfolgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie“ von Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 30. März nach 56tägiger Fahrt mit 31 Passagieren und 3079 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe in Triest angelangt. Derselbe brachte: aus Kobe 1,035.000 kg Reis, 175.000 kg Kupfer, 66.000 kg Fischöl, 4340 kg Curiositäten, 9000 kg Wachs; aus Shanghai 434.497 kg Unschlitt (wovon 3692 kg für Venedig), 45.440 kg Häute (wovon 35.200 für Venedig), 1876 kg Effecten; aus Hongkong 41.125 kg Quassia, 860 kg Curiositäten, 6040 kg Rohr, 9360 kg Muscheln, 9000 kg Sternanis, 600 kg Oelessenz; aus Singapore 50.400 kg Sago für Venedig, 137.940 kg Pfeffer (wovon 15.060 kg für Venedig), 100.800 kg Zinn, 100.800 kg Coprahwurzel, 12.500 kg Häute, 240 kg Gummi; aus Canton 26.250 kg Quassia; aus Penang 35.400 kg Pfeffer; aus Calcutta 90.588 kg Jute für Venedig, 273.278 kg Häute (wovon 30.693 kg für Venedig), 9900 kg Leinwand, 9388 kg Gummilack; aus Colombo 245 kg Thee, 2800 kg Matten, 45.878 kg Kaffee, 3024 kg Cocosnüsse, 40.853 kg Cocosnussöl, 2520 kg Zimmt; aus Macassar 30.000 kg Kaffee; aus Bombay 10.150 kg Ricinussamen für Venedig, 30.450 kg Leinsamen für Venedig, 350 kg Gummi für Pirco, 862 kg Zimmt für Pirco, 50.750 kg Gingellysamen, 500 kg Teppiche, 15.478 kg Mirabolamen, 700 kg Effecten, 17.458 kg Häute, 3654 kg Därme, 64.452 kg Kaffee; aus Aden 11.571 kg Kaffee (wovon 1218 kg für Venedig), 8729 kg Weihrauch, 2435 kg Gummi; aus Madras 5684 kg Indigo, 18.067 kg Kaffee; aus Port Said 6650 kg Indigo, 2382 kg Cigarren, 11.800 kg Kaffee, 450 kg Curiositäten, 5237 kg Häute (hievon 2537 kg für Venedig). Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,547.180 Gulden ö. W.

Quarantainenachrichten.

Constantinopel. Zufolge Conseilsbeschlusses wurde Constantinopel seuchenfrei erklärt und demnach die in anderen türkischen Häfen noch bestandene ärztliche Visite aufgehoben.

Athen. Die Quarantaine gegen Herkünfte aus Constantinopel wurde auf 24 Stunden herabgesetzt.

Lissabon. Die chinesische Provinz Canton wurde für pestverseucht erklärt.

Montevideo. Die gegen Provenienzen aus Rio de Janeiro verfügte Quarantaine wurde aufgehoben.

Malta. Die Quarantaine gegen Herkünfte aus Constantinopel und den Häfen des Marmarameeres wurde aufgehoben.

Sulina. Schiffe aus Constantinopel, welche mit reinen Gesundheitspässen versehen sind, erhalten in Sulina nach erfolgter ärztlicher Visite sofortige Pratica.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Tarifberichtigung.

Im Abschnitte E des Tarifes, Theil II, Heft 2, für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. Jänner 1895, ist die auf Seite 58 im ungarischen Texte irrthümlich aufgenommene Pos. 3

„Asványviz . . A — A — 10 % — 1 kül. dijsz — csak Triestbe"

zu streichen.

Bezüglich der Frachtberechnung für Asványviz (Mineralwasser) wird auch auf die im Anhange zu dem vorcitirten Tarife unter Pos. 5 enthaltenen Bestimmungen verwiesen.

Wien, am 26. Mai 1895. [383]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Uebernahme von Stationen aus dem Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband.

Die in den nachbezeichneten Tarifen des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze und Kilometerentfernungen für die Stationen Bingerbrück und Jünkerath-Stadtkyll der früheren kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) Köln werden mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 in den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbandsverkehr als Stationen des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln übernommen:

1. Theil II, Hefte A, B, C (gemeinschaftliche Hefte). vom 1. Jänner 1894;
2. Theil II, Heft Nr. 3, vom 1. Jänner 1895;
3. Ausnahmetarife vom 1. August, bezw. 1. December 1894 für Getreidetransporte Theil III, Heft 1, 2 und 3;
4. Ausnahmetarife für Holztransporte, Theil IV, Heft Nr. 1, vom 1. Jänner 1887 und Heft Nr. 2 vom 1. October 1887;
5. Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1894 für Rindetransporte, Theil IV, Heft Nr. 2, Abth. B;
6. Ausnahmetarif vom 1. Mai 1892 für Möbel aus gebogenem Holze etc.

Wien, am 26. Mai 1895. [384]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Frachtsätze für Rübensamentransporte aus Russland.

Die in der Nummer 38 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 30. März 1895 enthaltene Kundmachung, betreffend Ausschliessung des Artikels Rübensamen aus dem Ausnahmetarife 7 A, wird dahin ergänzt, dass sich diese Ausschliessung nur auf Sendungen aus Russland bezieht, während Sendungen nach Russland auch fernerhin nach dem Ausnahmetarife 7 A abzufertigen sind, soferne sich nicht die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 B billiger stellen.

Für Rübensamentransporte aus Russland werden mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Schnitt-Tafel A

Bis zum Schnittpunkte von	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	für 100 kg in Mark	
Brody (Bhf.) trs.	1·31	
Nowosielitza (Bhf.) trs.	1·91	
Podwołoczyska (Bhf.) trs.	1·64	

Schnitt-Tafel B

Vom Schnittpunkte nach	a) 5000 kg	b) 10.000 kg
	für 100 kg in Mark	
Stationen der Preussischen Staatsbahnen:		
Aschersleben	3·19	2·88
Berlin, Görl. Bhf.	2·64	2·38
Berlin, Potsd. Bhf.	2·69	2·43
Berlin, schl. Bhf.	2·63	2·37
Bernburg	3·09	2·78
Biendorf	3·04	2·74
Braunschweig, Hptbhf.	3·57	3·21
Braunschweig, Ostbhf.	3·55	3·20
Breslau, Märk. Bhf.	1·04	0·94
Breslau O. S.	1·01	0·91
Breslau, Oderthorbhf.	1·05	0·95
Cönnern	3·05	2·75
Cöthen	2·99	2·69
Eilenburg b. Leipzig	2·66	2·40
Erfurt	3·34	3·01
Frose	3 23	2·91
Gröbers	2·88	2·60
Halberstadt	3·35	3·02
Halle a. S.	2·90	2·62
Heudeber-Dannstedt	3·43	3·09
Kattowitz	0·11	0·11
Klein-Wanzleben	3·29	2·97
Leipzig, Berl. Bhf. Leipzig, Eil. Bhf. Leipzig, Thür. Bhf.	2·76	2·49
Magdeburg, Hauptbhf. Elbbhf., Fischerufer Magdeburg, alte Neustadt Magdeburg-Buckau Magdeburg-Neustadt Magdeburg-Sudenburg	3 14	2·83
Posen	1·67	1·50
Quedlinburg	3·37	3·04
Stassfurt	3·18	2 86
Swinemünde	3·25	2·93

Auf Sendungen von Rübensamen nach anderen als den vorgenannten deutschen Stationen haben die Frachtsätze des Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr überhaupt keine Anwendung.

Wien, am 27. Mai 1895. [385]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
896	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter der Pos. 8—58 der Güter-Classification im Tarife, Theil I — giltig ab 1. Jänner 1893	Kaurim (L.B.)	Pečok Sadska (L.B.)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 9·4 16·9	kr. 6·0 8·5	kr. 3·4 8·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gebrannter Kalk und Kalksteine	Čižkovic Lobositz Bilin A.T.E. Dux Mariaschein Schwaz-Kuttowitz Settenz Teplitz Ullersdorf Bilin k.k.St.B. Dux-Liptitz Kosten Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor oder umgekehrt	Geringswalde	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 13 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes Theil II, Heft 1, bezw. Ausnahmetarif 13 des Sächsisch-Westösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband-Tarifes Theil II, Heft 1	Vom 2. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 1. Sächsisch-Westösterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 1	Bestehen bis nun keine directen Sätze	Pfge. A 61 A 58 A 58 A 58 A 59 A 58 A 61 B 1 A 61 B 1 A 60 B 1 A 58 A 57 A 57 A 55 A 57		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede, und sind selbe von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abzuziehen
898	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes Theil II, Heft 1	Mähr.-Budwitz oder umgekehrt	Falkenstein	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des bez. Ausnahmetarifes	Vom 1. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif 6 b des Sächs.-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes Theil II, Heft 1	Besteht derzeit kein directer Satz	Pfge. A 127 B 1		Im Kartirungswege		Der Betrag unter B, welcher den Coursunterschied darstellt, wird von dem Frachtsatze unter A einfach abgezogen
899	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz über 2·5 m Länge	Velden Pörtschach a See Krumpendorf Klagenfurt Grafenstein Bleiburg	Kühnsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen auf Kosten der Partei. Das Rundholz muss in Kühnsdorf zur Verschneidung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Heller 38 38 31 25 18 18	Heller 30 30 23 17 10 10	Heller 8 8 8 8 8 8	Im Kartirungswege		
900	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Pöltschach	Fridau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	38 Heller	26 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
901	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottemehl in Säcken, ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, sowie Thonplatten	Bedekovcina	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahn-Verband Theil II, Heft 2 vom 1. Jänner 1895	107 Heller	98 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
			Ziegel, Pflastersteine und Klinkersteine			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			107 Heller	73 Heller	34 Heller			
902	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Abtheilungen b und c des Tarifes, Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Bares	Radolfszell loco	Einhaltung der im Tarife, Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband enthaltenen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1895	Tarif, Theil IV, Heft 2 vom 1. October 1887 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband		Mark 2·70		Im Kartirungswege		
					Radolfszell trs. giltig für die daselbst zur Umkartirung kommenden Sendungen nach Süddeutschland					2·64				
903	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes III	Krasna	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige —	114*)	—	Im Kartirungswege		In den Frachtsätzen erscheint die Coursdifferenz bereits berücksichtigt. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Wall.-Meseritsch					—	114*)	—			
				Weisskirchen					112	107*)	5			
				Krasna	Schönpriesen-Umschlag				—	109*)	—			
				Wall.-Meseritsch					—	109*)	—			
				Weisskirchen					107	102*)	5			
				Krasna	Dresden-Elbkai				—	136	—			
				Wall.-Meseritsch					—	136	—			
				Weisskirchen					134	129	5			
904	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenerze	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, unter fortlaufender Nummer 2845, für Eisenerze von Eisenerz nach verschiedenen oberschlesischen Hochofenstationen aus den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 2 B des Nachtrages IV zum Verbands-Güter-Tarife, Theil II, Heft 4 vom 1. August 1893, des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes publicirte Frachtnachlass von 15·6 Markpfennigen pro 100 kg wird unter Aufrechthaltung aller Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses mit Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication auf 21·6 Markpfennige pro 100 kg erhöht. Auch dieser Nachlass wird um die jeweils nach dem Stande der österr. Währung bestehenden tarifmässigen Coursdifferenzen vermindert, bezw. erhöht, wenn die betreffenden tarifmässigen Frachtsätze um diese Coursdifferenzen gekürzt, bezw. erhöht werden, so dass beispielsweise bei den zur Zeit bestehenden Coursdifferenzen der zu vergütende Nachlass (21·6—1·— =) 20·6 Markpfennige beträgt.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
905	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	Aufgabe in Wagenladungen: Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·9 kr.	13·5 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
906	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Oswięcim transito (für Sendungen nach Königshütte O S.) b) Oswięcim transito (für Sendungen nach Schwieutochlowitz)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	a) 0·27 Mark b) 0·28 „		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau loco	Oswięcim trs.(für Sendungen nach KönigshütteO/S.)				18·3 kr.	Mark 0·24				
					Oswięcim trs.(für Sendungen nach Schwientochlowitz)					0·25				
				Hrnschau	Oswięcim trs.(für Sendungen nach KönigshütteO S.)				18·1 kr.	0·24				
					Oswięcim trs.(für Sendungen nach Schwientochlowitz)					0·25				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
907	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes			Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Sätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg, Pfennig, Ausnahmetarif 6 a	6 b	Im Kartirungswege		Die Coursdifferenzen unter B sind von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres im einfachen Betrage abzuziehen
				Gross-Reifling	Bertheisdorf bei Freiberg					A 130 B 2	A 124 B 2			
				Landl						A 132 B 2	A 126 B 2			
				Mitterndorf-Zauchen						A 140 B 2	A 134 B 2			
				Steinach-Irdning						A 140 B 2	A 134 B 2			
				Weissenbach-St. Gallen						A 128 B 2	A 122 B 2			
				Gross-Reifling	Pirna					A 119 B 2	A 113 B 2			
				Landl						A 121 B 2	A 115 B 2			
				Mitterndorf-Zauchen						A 128 B 2	A 122 B 2			
				Steinach-Irdning						A 129 B 2	A 123 B 2			
				Weissenbach-St. Gallen						A 119 B 2	A 113 B 2			
908	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, zerlegte, und Maschinentheile	Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz	Marchegg	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige: 203	130*)	73	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1896 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. Die Sendungen müssen nach Palota-Ujpest, und zwar zur Einrichtung der dortigen Spinnerei bestimmt sein. — In den Frachtbriefen muss die Umkartirung in Marchegg vorgeschrieben sein
				Schönpriesen-Umschlag					198	125*)	73			
				Dresden-Elbkai					239	166	73			
909	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 57 vom 16. Mai l. J. unter Post 836 mit *) angeführte Anmerkung bezieht sich sowohl auf die unter b), als auch auf die unter a) bezifferten Frachtsätze für den Verkehr mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
910	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Baumateriale (als Steine, Ziegel, Kalk etc.)	Liebau Leitmeritz Prag Oe.N.W.B. Wostroměř Oe.N.W.B.	Freiheit-Johannisbad	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Kirchenbau in Marschendorf bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	50percentige Ermässigung der Localfrachtsätze *)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf „das Pfarramt in Marschendorf" als Aufgeber und alleiniger Empfänger lautenden Frachtbriefe bis Ende März 1896	*) Als Minimal-Einheitssatz muss eine Taxe von 0·1 kr. pro 100 kg und jedes Kilometer verbleiben, mindestens kommen jedoch 4 kr. pro 100 kg zur Anrechnung

Berichtigung. **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 61 ex 1895, fortlaufende Nummer 876, ist in der Rubrik „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt etc." in der letzten Zeile anstatt des Wortes „Aufnahmsbescheinigungen" zu setzen: **„Original-Aufgabs-Recepisse für den Weitertransport nach dem westlichen Auslande".**

Bau-Ausschreibung.

Auf der aus Staatsmitteln zu erbauenden, 9·2 km langen Eisenbahnlinie Niklasdorf—Zuckmantel ist die Ausführung des Unter-, Ober- und Hochbaues, ausschliesslich der Lieferung des eisernen Ueberbaues der Brücken, der Oberbaumaterialien, der mechanischen Ausrüstung für die Wasserbeschaffungsanlagen, der Oberbauherstellungen in der Station Niklasdorf und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass und Einheitspreise.

Die annäherungsweisen Kosten der Arbeiten betragen in Gulden ö. W. abgerundet:

Für Unterbau	fl. 128.945
„ Oberbau	„ 25.602
„ Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine	„ 2.195
„ Hochbau	„ 59.000
zusammen	fl. 215.742

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und die Detailpläne sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV., Westbahnhof, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Freiwaldau einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt **spätestens bis 17. Juni 1895, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheil derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, ferner solche Offerte, in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Mai 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. **Wien, 1. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Der hohen Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 6. Juni zur Ausgabe.

Carl Freiherr von Pusswald †.

Wie wir bereits gemeldet haben, ist am 22. Mai d. J. Se. Excellenz der geheime Rath, Sectionschef Carl Freiherr von Pusswald, vormals Leiter des Handelsministeriums, aus dem Leben geschieden.

Mit ihm ist eine durch hervorragendes Wirken, wie durch seltene Vorzüge des Geistes und Herzens ausgezeichnete Persönlichkeit von uns gegangen, der die staatliche Verwaltung des Eisenbahnwesens, welchem Berufskreise der Verewigte durch mehr als ein Menschenalter in dienstlichen Stellungen von immer höherer Bedeutung angehörte, gar viel verdankt.

Die innige Verehrung und Anhänglichkeit, welche Baron Pusswald in dem weiten Kreise der Beamtenschaft und der Bahnverwaltungen genoss, die schmerzliche Trauer, die seinen Hingang begleitete — sie war und ist wohlverdient.

Eine liebenswürdige, offene, jeden fachlichen Fortschritt mit Wärme ergreifende und durchaus wohlwollende Natur, ein lauterer, von strengstem Pflichtgefühl geleiteter Charakter waren in dem trefflichen Manne vereinigt, der, einfach und schlicht, jeder Ostentation und Reclame abhold, der massgebende Berather unseres Handelsamtes in Fragen der Eisenbahnpolitik während jener bedeutsamen Epoche blieb, aus der die gegenwärtige Gestaltung unseres Verkehrswesens hervorgegangen ist.

Wenn er dabei weniger in den Vordergrund trat, als es dem Umfange und der Tragweite seiner Wirksamkeit entsprochen hätte, so war dies ganz im Geiste jener Selbstlosigkeit gelegen, welcher nur die Sache, nicht die Person massgebend ist. Nicht zuletzt darf aber von den Vorzügen, die den Verewigten in hervorragender Weise zierten, seine conciliante Milde und die echte Humanität seines Wesens hervorgehoben werden.

Diese Eigenschaften waren es, welche ihm mit vollem Grunde die Liebe und Anhänglichkeit seiner Untergebenen in seltenem Masse und mit einer Einmüthigkeit zuwendeten, die bei einem so zahlreichen und keineswegs homogenen Personal, wie es die staatliche Oberaufsicht des Eisenbahnwesens umfasst, zu den seltenen Ausnahmen zählt. Diese lebhafte Sympathie ist ihm auch nach seinem Austritte aus dem activen Staatsdienste treu geblieben, und sie wird ihm nunmehr auch über das Grab hinaus bei all' Denen, die mit oder unter ihm gedient, ein unauslöschliches Andenken sichern.

Diese Eigenschaften sind es aber auch, welche im Verein mit einer tüchtigen juridisch-administrativen Berufsbildung und reicher Erfahrung auf dem engeren Gebiete seines Wirkens diesem letzteren eine Bedeutung verleihen, welche von berufenerer Feder in diesem Blatte bereits gelegentlich des Austrittes Baron Pusswald's aus dem activen Staatsdienste hervorgehoben und geschildert wurde, welche aber heute, wo die Gestaltung der Beziehungen zwischen Staatsverwaltung und Eisenbahnwesen mehr noch als früher in die erste Linie des ökonomisch-politischen Interesse gerückt erscheint, in ihren Einzelheiten hervorgehoben zu werden verdient.

Baron Pusswald's amtliche Wirksamkeit ist auf das engste mit der pragmatischen Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens in der verfassungsmässigen Aera verknüpft, derart, dass die einzelnen Phasen seiner Thätigkeit mit den Wandlungen dieser Geschichte Hand in Hand gehen.

Ihm fiel in der zweiten Hälfte der Sechziger-Jahre als dem obersten juristischen Mitarbeiter des damaligen Eisenbahn-Departements im Handelsministerium die Aufgabe zu, die Formen schaffen zu helfen, in denen die verfassungsmässige Mitwirkung des Reichsrathes bei der Sicherstellung neuer Bahnen, der Staatsgarantie und den sonstigen Begünstigungen solcher Unternehmungen sich zu bethätigen hatte. Aus seiner Feder sind viele der wichtigsten Gesetzesvorlagen jener Zeit, wie beispiels-

weise jene über die Oesterreichische Nordwestbahn, das neue Netz der Buschtěhrader Bahn, die grossen Fusionsvorlagen hervorgegangen, wie nicht minder die grossen Concessionirungsoperate, die sich an diese Gesetze anschlossen.

Er aber war es auch, dem späterhin die Aufgabe zufiel, den die neuerdings eröffnete Aera des Staatseisenbahnbaues krönenden Bau der Arlbergbahn unter dem Handelsminister Baron Korb-Weidenheim im Parlamente zu vertreten. Unter seiner Leitung als Vorsitzender fanden sodann die den Ausgangspunkt der Verstaatlichungsaction bildenden Verhandlungen statt, auf deren Grundlage die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Kaiser Franz Josef-Bahn, die Kronprinz Rudolf-Bahn, die Vorarlberger und Pilsen-Priesener Eisenbahn in den Betrieb und das Eigenthum des Staates übergingen. Die abgeschlossenen Uebereinkommen, zuletzt jenes mit den Duxer Bahnen im Frühjahre 1885, wurden auch von Baron Pusswald als Regierungsvertreter im Abgeordnetenhause in hervorragender Weise und mit Erfolg vertreten.

Anlässlich seines nach mehrmonatlicher Leitung des Handelsministeriums (März bis Juni 1886) erfolgten Uebertrittes in den Ruhestand mit A. h. Handschreiben vom 18. Februar 1887 als lebenslängliches Mitglied in das Herrenhaus berufen, fand Freiherr von Pusswald in diesem hohen Vertretungskörper alsbald Gelegenheit, seine hervorragende Arbeitskraft und Sachkenntniss in umfassender Weise zu bethätigen, indem ihm in den Commissionen dieses hohen Hauses, denen er als Mitglied angehörte, die schwierigsten und wichtigsten Referate übertragen wurden.

So ward er nicht nur berufen, bei dem weiteren Ausbaue des unter seiner Mitwirkung geschaffenen mächtigen staatlichen Eisenbahnbetriebsnetzes auch weiter fördernd einzugreifen, indem ihm die Berichterstattung über die Gesetzentwürfe, betreffend die Verstaatlichung der wichtigsten in neuerer Zeit zur Einlösung gelangten Privatbahnen, so der Carl Ludwig- und der Erzherzog Albrecht-Bahn zufiel, sondern auch für die Gesetzvorlagen auf dem Gebiete des Localbahnwesens, und zwar sowohl für die auf die grundlegende Regelung desselben, als auch für die auf die einzelnen Linien bezugnehmenden, als Referent der Eisenbahn-Commission thätig zu sein.

Auch die Budgetcommission vertraute ihm eine Reihe wichtiger Referate an, und in ihrem Namen vertrat er seit 1891 ständig das Budget und die Staatsrechnungsabschlüsse auf der Tribüne des Herrenhauses. Desgleichen fungirte er als Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Commission über wichtige Vorlagen auf dem Gebiete des Gewerbewesens und der Handelspolitik, wie z. B. über das Markenschutzgesetz und die die Lagerhäuser betreffenden Gesetze, vor Allem aber als Referent über den Complex der im Jahre 1891 abgeschlossenen Handelsverträge mit dem Deutschen Reiche, Italien, Belgien und der Schweiz.

Wenn wir hier versucht haben, in flüchtigem Umriss ein Bild des umfassenden Wirkens zu zeichnen, das Baron Pusswald bis in die letzte, leider durch schwere körperliche Leiden getrübte Zeit seines Lebens entfaltete, so mag daraus trotz der Unvollständigkeit dieser Skizze der starke Eindruck eines reichen, vielgestaltigen geistigen Lebens und Schaffens entnommen werden, wie es nur einer markigen, bevorzugten Natur vergönnt ist.

Mit inniger Trauer um den dahingegangenen väterlichen Freund seiner Beamten schliessen wir diese Zeilen, treu gedenkend des hochverdienten Mannes, der, wenn Einer, rüstig gewirkt hat, so lange es Tag war und dem die ewige Ruhe ein Ausruhen ist von Arbeit und Mühsal.

Möge ihm die Erde leicht sein!

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Nur dem Handelsministerium steht das Recht zu, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten auf dem Eisenbahnterritorium zu verpflichten.

Mit dem Bescheide des Bürgermeisteramtes Karolinenthal ddo. 18. Juni 1892, Z. 5423, wurde der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn auferlegt, für die Rohan'sche und Kindel'sche Insel eine entsprechende Wasserleitung mit Anbringung von Hydranten in angemessener Entfernung auszuführen. Diese Entscheidung wurde im Instanzenzuge auch vom Landesausschusse für Böhmen mit dem Erlasse vom 17. December 1892, Z. 47.655, vollinhaltlich bestätigt.

Die autonomen Behörden begründeten ihre Entscheidung damit, dass nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung, wie nach der Bestimmung des § 127, Schlussabsatz der Bauordnung, ferner nach den Bestimmungen der Feuerpolizeiordnung vom 25. Mai 1876, L.-G.-Bl. Nr. 45, die Bau- und Feuerpolizei in die Competenz der autonomen Behörden fällt und dass diese daher in Berücksichtigung der Ergebnisse der abgehaltenen Feuerbeschau der Eisenbahnverwaltung den erwähnten Auftrag zu ertheilen competent waren.

Die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn führte gegen den Erlass des Landesausschusses Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe, ausführend, dass die autonomen Behörden zur Erlassung des Auftrages nicht competent waren, da im Sinne der Bauordnung vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, § 127, Abs. 2, und § 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, Eisenbahnunternehmungen Bauten ohne vorausgegangene Genehmigung des Handelsministeriums nicht ausführen dürfen, weshalb auch nur das Handelsministerium für competent erachtet werden kann, einer Eisenbahnunternehmung den Auftrag zur Ausführung eines Baues auf dem Eisenbahnterritorium zu ertheilen.

Der Verwaltungsgerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, mit folgender Begründung auf:

Nach Lage der Acten unterliegt es keinem Zweifel und wird auch nicht bestritten, dass die Wasserleitung auf dem Bahnhofterritorium hergestellt werden soll; dass die Herstellung der Wasserleitung selbst im concreten Falle eine Bauführung in sich schliesst, erscheint in der Natur der Sache gelegen, und wird in dieser Richtung von keiner Seite eine gegentheilige Behauptung aufgestellt. Nun ergibt sich aus den Bestimmungen der §§ 41 und 127, Absatz 2 und 3 der Bauordnung vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, dass bei Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken für Bauten der Eisenbahnverwaltungen die hiefür bestehenden besonderen Bestimmungen massgebend sind, und dass rücksichtlich der Bauten der Eisenbahnverwaltungen die Competenz der autonomen Behörden auf die Feststellung der Baulinien und des Niveau, sowie auf die Handhabung der Baupolizei beschränkt ist.

Da nun nach § 19 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, Bauten der Eisenbahnunternehmungen nur gegen Genehmigung des Handelsministeriums zulässig sind, so muss allerdings gefolgert werden, dass nur dieser k. k. Behörde das Recht zusteht, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten auf dem Eisenbahnterritorium zu verpflichten. Diese Folgerung ist darum unabweislich, weil sonst die im Gesetze gegebene Competenzabgrenzung in sich widersprechend und ein Anlass zu Competenzconflicten wäre, welche Folgen nach der Absicht des Gesetzes gewiss ausgeschlossen wären. Hiezu kommt, dass weder aus den Bestimmungen des VIII. Abschnittes der Bauordnung über die Baupolizei, noch aus den Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Mai 1876, L.-G.-Bl. Nr. 45, bezüglich der Bau- und Feuerpolizeibehörden abgeleitet werden kann, dass dieselben im Interesse der Bau-, Sicherheits- und der Feuerpolizei befugt seien, den Parteien die Herstellung neuer Anlagen und Bauten aufzutragen. Denn der § 119 der Bauordnung überträgt der Behörde die Aufsicht über den Bauzustand bestehender Gebäude und die Ueberwachung der genauen Einhaltung der den Hauseigenthümern gesetzlich obliegenden Verpflichtungen; er berechtigt die Behörde, die Beseitigung von an bestehenden Gebäuden constatirten Gebrechen zu verfügen. Das Gesetz vom 25. Mai 1876 ermächtigt die Feuerpolizei zu Vorkehrungen, damit Alles, was den Ausbruch einer Feuersbrunst veranlassen kann, beseitigt oder unterlassen werde, zu Aufträgen wegen Beseitigung feuergefährlicher Uebelstände, zur Instandhaltung von Löschvorrichtungen; die §§ 23—25 ermächtigen die Feuerpolizeibehörde auch in Absicht auf die Wasserbeschaffung zu bestimmten Vorkehrungen. Allein aus keiner dieser Bestimmungen lässt sich das Recht ableiten, einen Hauseigenthümer zur Herstellung einer Wasserleitung zu verpflichten.

Im Gegentheile muss aus der Bestimmung des letztcitirten Gesetzes gefolgert werden, dass weiter reichende Vorkehrungen in Absicht auf die Wasserbeschaffung einen Gegenstand der Bauverhandlung und der Baubewilligung zu bilden haben, woraus wieder zu folgern ist, dass Aufträge in dieser Beziehung eben nur von jener Behörde ausgehen können, welcher die Ertheilung der Baubewilligung zusteht.

(Erkenntniss vom 18. Jänner 1894, Z. 261; cf. Sammlung Budwiński, Band XVIII, pag. 56.)

Oesterreichs Elbe- und Moldauverkehr im Jahre 1894.

II.

Bezüglich der Einzelnheiten des Verkehres ist insbesondere Folgendes hervorzuheben:

A. Auslandsverkehr.

Unter den bergwärts von der Elbe auf die Moldau in 127 (— 148) Kähnen übergegangenen 104.369 (+ 15.309) q waren 21.490 q Roheisen, 13.408 q Oele und Thran, 11.001 q Salpeter und Knochenmehl, 10.220 q Baumwolle, 9585 q Reis, 3809 q Bettfedern, 2975 q Harze, 7082 q Farbhölzer, 2726 q Nutzhölzer, 1788 q Borkalk, 1626 q Stuhlrohr, 1697 q Knochenmehl, 1368 q Kupferplatten, 1916 q Salpeter und Glycerin, 1236 q Bleche, 1266 q Ocker.

Von den thalwärts von der Moldau auf die Elbe übergegangenen 263.393 (+ 100.040) q Waaren entfallen auf Gerste 160.521 q, auf Zucker 68.176 q, auf Pottasche 16.083 q, auf Salz 3300 q, auf Farberden 2900 q, auf Gerberwolle 2395 q, auf Erze 1165 q; an Gerste wurden verschifft aus Karolinenthal 142.277 q, aus Selč 18.244 q; an Zucker aus Karolinenthal 59.700 q, aus Lužec 7568 q. Die durchschnittliche Ladung eines nach Prag bergwärts fahrenden Schiffes betrug 821 (+ 312) q, die durchschnittliche Ladung der von Prag zu Thal abgegangenen Schiffe 1364 (+ 324) q. Raddampfer kamen von Melnik nach Prag 15, von Aussig nach Prag 41.

In Melnik kamen zur Verladung 35.603 (+ 4702) q, darunter 29.000 q Gerste, 3913 q Zucker, 1650 q Melasse, 690 q Obst, 350 q Lohrinde, in Unter-Beřkowitz 1500 q Zucker, in Wegstädtl 20.000 q Zucker, in Raudnitz 29.000 q Gerste, in Křeschitz 1000 q Gerste und 500 q Lohrinde, in Leitmeritz 99.170 (+ 16.868) q, und zwar 51.900 q Gerste, 38.220 q Ziegel, 8350 q Grünobst, 400 q Lohrinde, 3428 q Backobst. Ausgeladen wurden in Leitmeritz 1980 q, und zwar 1500 q Mais, 250 Talg, 160 q Reis, 50 q rohe Häute. In Lobositz wurden 164.155 (+ 24.705) q eingeladen, darunter 121.565 q Grünobst, 24.862 q Getreide, 14.300 q Lohrinde, 3428 q Backobst; in Lichtowitz 8274 q Grünobst, in Praskowitz und Libochowan 95.165 q Basaltsteine und 103 q Grünobst, in Salesl, Sebusein, Birnai und Wannow 1251 q Grünobst.

In Aussig wurden von 430 Schiffen 568.683 (+ 3455) q ausgeladen und von 6114 Schiffen 19,699.088 (+ 5,686.713) q eingeladen. Der gesammte Umschlagsverkehr erreichte sonach die Höhe von 20,267.771 (+ 5,773.058) q. Unter den ausgeladenen Gütern, welche am Landungsplatze oberhalb der Nordwestbahnbrücke zur Löschung kamen, sind zu erwähnen: 212.450 q Schwefelkies, 151.352 q Salze, 45.986 q Eisen, 25.759 q Mais, 25.222 q Wolle, 21.053 q Salpeter, 14.140 q Reis, 13.032 q Harze, 8377 q Paraffin, 7450 q Ceresin, 7035 q Gerste, 5507 q Steinnüsse, 4832 q Häute, 3511 q Borkalk, 3509 q Oel, 2865 q Natron, 2136 q Kainit, 2086 q Sandstein, 1337 q Petroleum. Eingeladen wurden im alten Hafen und auf den Umschlagplätzen von der Aussiger Zuckerfabrik bis zum alten Hafenmund auf 3784 Schiffen 12,360.303 (+ 3,549.288) q, darunter 11,666.160 q Braunkohle, 555.562 q Zucker, 62.734 q Grünobst, 14.680 q Flaschen, 11.062 q Gerste, 8112 q Graphit, 6041 q chemisches Gut, 5876 q Natron, 5304 q Mineralwasser, 5031 q Kaolinerde, 4856 q Papier. Im neuen Hafen und vom alten Hafen bis Schönpriesen kamen auf 2330 Schiffen 7,338.785 (+ 2,137.425) q zur Verladung, insbesondere 7,338.185 (+ 2,136.825) q Braunkohle. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes in der Thalfahrt ab Aussig betrug 3222 (+ 1110) q, die durchschnittliche Ladung der bergfahrenden Schiffe 1322 (+ 72) q. Der bedeutende Aufschwung des Verkehres gegenüber dem Vorjahre ist den günstigen Wasserstandsverhältnissen zuzuschreiben. Während einer Schiffahrtsperiode von 319 (+ 36) Tagen war die Elbe an 222 (+ 163) Tagen vollschiffig und nur an 94 (— 130) Tagen der Verkehr blos für Schiffe mit halber Ladung möglich. Eine Einstellung der Schiffahrt wegen niederen Wasserstandes fand 1894 überhaupt nicht statt. Gebaut wurden im Aussiger Bezirke 1894 246 neue Fahrzeuge, darunter 224 gewöhnliche Canalkähne und Zillen ohne

Deck mit ungefähr 1400 q Tragfähigkeit, 21 grössere Canalkähne ohne Deck mit circa 1750 q Tragfähigkeit und 1 grosser gedeckter Canalkahn mit ungefähr 3000 q Tragfähigkeit. Ueberwintert haben von 1894 auf 1895 in den Aussiger Häfen 176 Schiffe, 1 Kettendampfer und 5 Dampfschiff-Landungsbrücken, davon im alten Hafen 84 Schiffe und 5 Landungsbrücken, im neuen Hafen 92 Schiffe und 1 Kettendampfer.

In Schönpriesen wurden gelöscht 385.079 (+ 323.048) q, und zwar 103.419 q Knochenmehl, 92.135 q Phosphat, 73.766 q Schwefelkies, 54.579 q Phosphorit, 30.168 q Salpeter, 11.468 q Roheisen, 12.250 q Düngemittel, 2190 q Steinnüsse u. s. w. Zur Verschiffung kamen 1,077.174 (+ 264.884) q, und zwar 904.845 q Zucker, 56.453 q Braunkohle, 46.932 q Gerste, 39.886 q Steinkohle, 26.783 q Malz, 1000 q Farberde.

In Nestomitz wurden 384.800 (+ 334.538) q Zucker, in Schwaden, Grosspriesen und Pömmerle 1203 q Grünobst, in Pschüra 11.080 q Grünobst, in Nieder-Welhotten 15.525 q Basalt, in Topkowitz 11.250 q Basalt, in Jakuben 90.827 q Basalt, in Kartitz 79.827 q Basalt verladen.

In Rosawitz kamen 144.946 (+ 102.037) q zur Ausladung, darunter 70.095 q Baumwolle, 32.341 q Farbholz, 18.302 q Eisen, 2030 q Salpeter, 1604 q Steinnüsse, 1116 q Blei; eingeladen und verschifft wurden 2,756.570 (+ 1,355.850) q, insbesondere 2,581.970 q Braunkohle, 108.800 q Plattenkohle, 65.800 q Phosphate und Düngemittel. Die durchschnittliche Verladung eines Kahnes ab Rosawitz betrug 2910 (+ 771) q. Im Hafen von Rosawitz waren während des Winters 1894/5 eingestellt: 137 Kähne, 10 Zillen, 3 Raddampfer, 6 Kettendampfer, 1 Ueberfuhrsdampfer, 1 Baggermaschine, 6 Dampfschiff-Landungsbrücken, 144 Anhangsboote und Pontons.

In Tetschen-Bodenbach wurden angefahren und ausgeladen 482.210 (+ 104.827) q, darunter namentlich 113.388 q Baumwolle, 77.933 q Oele und Thrane, 42.099 q Harze, 39.324 q Phosphat und Salpeter, 38.086 q Reis und Sämereien, 23.173 q Steinnüsse, 20.017 q Schiefer, 16.309 q Petroleum, 13.566 q Metalle, 12.870 q Jute, 10.578 q Soda und Pottasche, 10.573 q Häringe, 8600 q Farbholz, 8104 q Knochenasche, 7367 q Roheisen, 6427 q Palmkernöl und Fette, 6017 q Kaffee und Cacao, 3158 q Paraffin und Ceresin; eingeladen und verschifft 52.415 (— 60.755) q, darunter insbesondere 10.404 q Getreide, 8985 q Holz und Holzwaaren, 8000 q Grünobst, 7433 q Zünder, 4880 q Backobst, 3493 q Hülsenfrüchte, 1401 q leere Fässer und Säcke.

In Laube kamen zur Ausladung 1,862.560 (+ 281.055 q), zur Einladung 1,552.647 (+ 317.181) q. Unter den angefahrenen Gütern sind zu nennen: 440.906 q Roheisen, 242.085 q Düngemittel, 137.727 q Oele und Fette, 121.673 q Palmkerne, 93.413 q Baumwolle, 90.559 q Reis, 66.389 q Harze, 63.131 q Garne, 60.237 q Jute, 48.258 q Maschinentheile, 46.573 q Metalle, 35.829 q Häute und Felle, 34.437 q Schwefel, 33.694 q Holz, 29.954 q Steinnüsse, 23.203 q Schafwolle, 22.927 q Raps, 22.417 q Talk und Soda, 19.004 q Schiefer, 18.388 q Thran, 18.243 q Erze, 17.955 q Farbholz, 16.471 q Tabak, 12.777 q Soda, 12.294 q Paraffin, 10.471 q Petroleum, 9909 q Häringe, 8556 q Eisenwaaren; unter den verschifften Waaren 412.159 q Getreide, 378.253 q Zucker, 141.470 q Malz, 122.225 q Mehl, 69.064 q Hülsenfrüchte, 59.917 q Kleie, 46.729 q Papier, 44.725 q Cellulose, 31.383 q Pottasche, 30.380 q Glas- und Glaswaaren, 28.341 q Eier, 15.788 q Holzwaaren, 14.947 q Bier, 13.057 q Lohabsud, 11.161 q Mineralwasser, 10.619 q Graphit, 8099 q Tabak, 7840 q Zünder, 7364 q Margarin, 7680 q Bretter, 7770 q Porzellan, 7594 q Seilerwaaren.

B. Inlandsverkehr.

In diesem Verkehre übergingen von der Moldau auf die Elbe 173.944 q Zuckerrübe, 85.480 q Schotter, 12.000 q Zucker, 9800 q Getreide, 4037 q Granitstein, 3400 q Hopfenstangen; von der Elbe auf die Moldau 56.800 q Rübenschnitte.

In Melnik wurden eingeladen 1800 q Raps, ausgeladen 61.880 q Schotter und 31 q Reis; in Schopka eingeladen 54.858 q Rübe, ausgeladen 16.600 q Rübenschnitte; in Unter-Beřkowitz eingeladen 99.600 q Rübenschnitte, ausgeladen 292.264 q Rübe und 3000 q Schotter; in Liboch eingeladen 64.363 q Rübe, ausgeladen 24.900 q Rübenschnitte; in Ober-Podčap eingeladen 24.110 q Rübe, ausgeladen 8300 q Rübenschnitte; in Wegstädtl eingeladen 9000 q Rübenschnitte, ausgeladen 25.000 q Rübe und 17.000 q Schotter; in Brzánek ausgeladen 2000 q Rübenschnitte; in Raudnitz eingeladen 16.100 q Rübenschnitte, 1200 q Schlamm, 2600 q Getreide und 72 q Weidenruthen, ausgeladen 29.500 q Rübe, 3885 q Ziegel, 1800 q Reps; in den Orten zwischen Raudnitz und Launken ausgeladen 13.035 q Ziegel, in Launken eingeladen 10.500 q Rübe, ausgeladen 5300 q Rübenschnitte, 1200 q Schlamm, 1730 q Braunkohle; in Křeschitz eingeladen 19.000 q Rübe, ausgeladen 10.800 q Rübenschnitte, 3600 q Schotter, 3400 q Hopfenstangen; in Leitmeritz eingeladen 89.405 q Ziegel, 2390 q Bier, 1000 q Malz, 875 q Mehl, 500 q Kalk, 60 q Cement, ausgeladen 18.880 q Mauersteine, 500 q Braunkohle; in Prosnik ausgeladen 3707 q Braunkohle; in Lobositz eingeladen 3400 q Getreide, 95 q Weidenruthen; in Klein-Czernosek eingeladen 18.931 q Mauersteine; in Lichtowitz ausgeladen 60 q Cement; in Praskowitz eingeladen 6216 q Glasstein. Ziegel aus Leitmeritz wurden ausgeladen in Sebusein 525 q, in Birnai 1820 q, in Schwaden 1505 q, in Nestomitz 1990 q, in Wesseln 4162 q, in Nestersitz 1547 q, in Kleinpriesen 1120 q, in Pömmerle 1845 q, in Rongstock 560 q, in Tichlowitz 1750 q, in Topkowitz 552 q, in Tetschen-Bodenbach 59.041 q. In Tetschen-Bodenbach wurden ferners ausgeladen: 12.000 q Zucker, 15.800 q Getreide, 152 q Ziegel aus Krochwitz und eingeladen 30 q Reis; in Aussig eingeladen 7257 q Braunkohle, ausgeladen 6216 q Glasstein, 4237 q Granitstein; in Krammel ausgeladen 51 q Mauersteine, in Grosspriesen 45 q Hopfenstangen, in Politz 167 q Weidenruthen, in Krochwitz eingeladen 1529 q Ziegel, in Rosawitz 45 q Hopfenstangen.

C. Gesammtverkehr.

Der Inlandsverkehr betrug bergwärts 234.505 q, thalwärts 488.781 q, zusammen 723.286 (+ 56.592) q, der Grenzverkehr einschliesslich der Flossfahrt 33,660.824 q; der Gesammtverkehr erreichte sonach die Höhe von 34,384.110 q (+ 8,505.638 q gegenüber dem Jahre 1893 und + 4,857.308 q gegenüber dem Jahre 1892).

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Přikaz — Littau — Mähr.-Neustadt. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. Mai die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von Carl Mekiska, Bürgermeister in Littau, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Přikaz der k. k. Staatsbahnlinie Olmütz—Čellechowitz—Kosteletz über Littau nach Mähr.-Neustadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Sternberg—Hannsdorf—Ziegenhals und die von der projectirten Localbahn abzweigenden Schleppbahnen:

a) zur Actienbrauerei in Littau;
b) über Michlowitz nach Köllein nebst Ausästungen zur Ziegelei in Littau und zum Brauhause in Haniowitz und
c) zur Ziegelei bei Mähr.-Neustadt, sämmtlich normalspurig, endlich
d) einer schmalspurigen Schleppbahn mit animalischem Betriebe von Littau zu den Kalksteinbrüchen nächst Lautsch unter Einbeziehung der bestehenden Secundärstrecke Schwarzbach—Littau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Trassenzug der Hauptlinie im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

Bei dieser Amtshandlung wird zu erheben sein, ob die Anlage einer neuen Station Littau durch die örtlichen Bedürfnisse gerechtfertigt erscheint, bezw. ob dieselbe nicht mit der bestehenden Station gleichen Namens vereinigt werden könnte. [H.-M.-Z. 25.521.]

Projectirte Localbahn Prachatitz-Wallern. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. Mai die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des von Dr. Zdenko Ostadal, Joh. Zaruba und Joh. Zdiarsky in Prachatitz und Alois Pinsker in Wallern vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Prachatitz nach Wallern im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 16.951.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Normalien für einen neuen Wechsel.) Das Normale einer neuen Wechselconstruction wurde genehmigt. [30. April, Z. 20.051.]

— (Linie Wien—Krakau. Schuppen in Gänserndorf.) Auf dem Bahnhofe in Gänserndorf wurde für Zwecke der Kunstdüngerfabrik „Ceres" in Ratibor ein hölzerner Schuppen hergestellt. [8. Mai, Z. 23.956.]

— (Vergrösserung eines Schuppens in Krakau.) Für Zwecke des M. Langrock, Besitzers einer Albuminfabrik in Krakau, wurde der demselben gehörige, am Bahnhofe in Krakau bestehende hölzerne Schuppen vergrössert. [30. April, Z. 21.152.]

— (Bauliche Veränderung in Oderberg.) Das Project für die Umgestaltung des Schulhauses in der Station Oderberg behufs Herstellung von Dienstwohnungen wurde genehmigt. [4. Mai, Z. 26.036.]

— (Bauliche Herstellungen in Oswięcim.) Für die Ausführung der Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen in der Station Oswięcim, für die Herstellung einer hölzernen Apparatbude und eines gemauerten einstöckigen Weichenthurmes auf dem Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie einer hölzernen Apparatbude auf dem Bahnhofe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen wurde der Bauconsens ertheilt. [8. Mai, Z. 24.060.]

— (Linie Prerau—Olmütz. Bauliche Veränderung in der Station Brodek.) Für die Vergrösserung und Adaptirung in der Station Brodek wurde der Bauconsens ertheilt. [5. Mai, Z. 26.522.]

— (Linie Bielitz—Kalwarya. Bauliche Herstellung in der Station Klecza górna.) In der Station Klecza górna wurde ein Nebengebäude mit einem oberirdischen Keller hergestellt. [7. Mai, Z. 26.872.]

— (Linie Troppau—Bennisch. Kohlenschuppen in Bennisch.) In der Station Bennisch wurde ein Kohlenschuppen errichtet. [11. Mai, Z. 27.498.]

— (Linie Zauchtl—Fulnek. Schuppen in Fulnek.) Für Zwecke der Staudinger Kalkbrennerei wurde in der Station Fulnek ein hölzerner Schuppen hergestellt. [30. April, Z. 22.165.]

Bozen-Meraner Bahn. (Bahnerhaltungsmagazin in der Station Vilpian.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project, betreffend Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines in der Station Vilpian wurde zur Ausführung genehmigt. [16. Mai, H.-M.-Z. 27.666.]

Localbahn Radkersburg-Luttenberg. (Verbesserung der Inundationsverhältnisse nächst Radkersburg: Bauconsens-Ertheilung.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der in der Zeit vom 25. bis 27. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projectes für die Verbesserung der Inundationsverhältnisse im Zuge der Localbahn Radkersburg-Luttenberg nächst der Station Radkersburg den Bauconsens ertheilt. [17. Mai, H.-M.-Z. 27.279.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die bei der Regulirung des Eisernen Thores auszuführenden Nachtragsarbeiten, sowie über die Bedeckung der Kosten der Regulirungsarbeiten im Wege einer Creditoperation.) Der königl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister der Legislative in ihrer am 17. Mai abgehaltenen Sitzung den nachfolgenden Gesetzentwurf über die bei der Regulirung des Eisernen Thores (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894 und Nr. 21 ex 1895) auszuführenden Nachtragsarbeiten, sowie über die Bedeckung der Kosten der Regulirungsarbeiten im Wege einer Creditoperation vorgelegt:

„§ 1. Der Handelsminister wird ermächtigt, die bei der Regulirung des Eisernen Thores an der unteren Donau über die im G.-A. XXVI ex 1888 und im G.-A. XXXII ex 1892 angeordneten Arbeiten noch nothwendigen Nachtragsarbeiten auszuführen. Für die Kosten dieser Nachtragsarbeiten, sowie zur Bedeckung der bisher bereits aufgelaufenen und nach Durchführung der im § 2 bewilligten Creditoperation bis zum Beginn der Einhebung der zeitweiligen Schiffahrtgebühren auflaufenden Intercalarzinsen wird ein Nachtragscredit von insgesammt 8,125.000 fl. bewilligt, welcher Betrag nach den in den G.-A. XXVI ex 1888, XII ex 1889 und XXXII ex 1892 festgestellten Modalitäten zu verrechnen sein wird. Die bewilligten Nachtragsarbeiten sind bis Ende des Jahres 1898 zu beendigen. Der Finanzminister wird ermächtigt, die zur Bedeckung der Kosten nothwendigen Beträge in entsprechenden Raten dem Handelsminister aus den Staatscassenbeständen oder aus den Einnahmen der auf Grund des § 2 durchgeführten Creditoperation zur Verfügung zu stellen.

§ 2. Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Deckung der mit 18,600.000 fl. festgestellten gesammten Kosten der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor ein Anlehen abschliessen zu können. Behufs Aufnahme dieses Anlehens sind auf den Ueberbringer lautende, unter 4 pCt. verzinsliche, steuerfreie, amortisirbare Obligationen auszugeben, die auf Kronenwährung, eventuell auf deutsche Reichsmark, Francs und Pfund Sterling lauten und deren Amortisationsdauer sich auf längstens 90 Jahre erstrecken kann.

Zur Sicherung der jährlichen Zinsen und Amortisationsbeträge dienen ausser den Schiffahrtgebühren, zu deren Einhebung die ungarische Regierung nach Artikel LVII des im G.-A. VIII ex 1879 enthaltenen Berliner Vertrages, bezw. nach den Bestimmungen des Artikel VI des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, bis zur gänzlichen Tilgung des Anlehens berechtigt ist, die sonstigen Einnahmen des Staates. Aus dem aufzunehmenden Anlehen sind in erster Reihe die aus der Staatscasse ertheilten Vorschüsse, ferner die aufgelaufenen gesammten Intercalarzinsen (§ 1) der Staatscasse zu ersetzen.

§ 3. Das gegenwärtige Gesetz tritt am Tage seiner Promulgirung in Kraft, und werden mit dessen Durchführung die Minister für Finanzen und Handel betraut."

Der aus diesem Anlasse der Legislative vorgelegte ausführliche Motivenbericht, welcher die Genesis des von Ungarn zur Ausführung übernommenen Bauwerkes, sowie die einzelnen Phasen des Fortschrittes der Arbeit in chronologischer Reihenfolge specificirt, hebt insbesondere hervor, dass entsprechend dem Vorschreiten der Arbeiten in den einzelnen Regulirungsarbeiten sehr sorgfältige und detaillirte Aufnahmen gemacht wurden, was mehrfache wesentliche Modificationen der ursprünglichen Pläne nach sich zog.

Unter diesen war die wichtigste der um 1 m tiefere Bau

des Eisernen Thor-Canals und die Schaffung einer dementsprechend tieferen Schiffahrtstrasse zwischen dem Eisernen Thor-Canal und Orsova, wofür die Legislative im G.-A. XXXII ex 1892 noch besonders 1½ Millionen Gulden bewilligte, mit welcher Summe sich der für die Zwecke der Eisernen Thor-Regulirung bewilligte Creditbetrag auf 10½ Millionen Gulden erhöhte.

Die Messungen und Studien wegen pünktlicher Bestimmung der Arbeiten, ebenso wie die Ausführung der in Folge der Veränderungen vermehrten Arbeiten erforderte mehr Kosten, als Anfangs präliminirt worden, so dass die Vorarbeiten, die Aufsicht ebenso wie die Kosten der vertragsmässig gesicherten Arbeiten, mit Hinzufügung der Entschädigung für die vermietheten Fischereiplätze an Serbien im Betrage von 150.000 Golddinar, gegenüber der bewilligten Summe von 10·5 Millionen den Betrag von 10,994.828 fl. erforderten, wozu noch bis Ende 1895 die Intercalarzinsen zu rechnen sind.

Die sorgfältige Erforschung des Flussbettes hat auch im Jahre 1894 den unbekannten Umstand zu Tage gefördert, dass Hindernisse an solchen Stellen, wo man dies nicht vermuthete, vorhanden sind, hauptsächlich auf der Strecke Greben—Milanovacz vor dem Dorf Svinica unter dem Eisernen Thor-Canal bei dem sogenannten kleinen Eisernen Thor, wo bei kleinem Wasserstande keine genügende Wassertiefe ist, in Folge dessen an diesen Strecken der Schiffsweg ebenfalls zu vertiefen ist, andererseits werden die ungünstigen Wasserabflussverhältnisse die Erweiterung der oberen Mündung des Schiffsweges bei dem Jucz-Katarakte nöthig machen.

Die nunmehr ausführlich specificirten und als unbedingt nothwendig erkannten Ergänzungsbauten waren in den Plänen, welche die Grundlage des Unternehmervertrages bilden, nicht vorgesehen, andererseits ist erst nach der Wirkung des Einengungsdammes zu beurtheilen, ob und in welchem Masse ein solcher nöthig sein wird, in keinem Falle kann das Unternehmen jedoch zu diesen Leistungen verpflichtet werden, weshalb für diese Arbeiten entsprechend den bisherigen Arbeiten ein Betrag von 2·4 Millionen Gulden präliminirt werden musste, weil ohne diese Arbeiten die Schiffbarmachung der Katarakte an der unteren Donau nicht durchzuführen wäre.

Ausserdem ist in Orsova unerlässlich nothwendig, für den Bau eines Umschlaghafens zu sorgen, weil bis Orsova auf dem 3 m tiefen Canal Schiffe wohl hinaufkommen können, dort müssten sie jedoch auf kleinere Schiffe oder auf die Bahn umgeladen werden. Dieser Hafen, resp. der Quai ist auf neutralem Gebiet in der Länge von 750 m um den Preis von 1 Million Gulden zu erbauen.

Schliesslich stellt sich im Interesse der Sicherung des Schiffsverkehres die Nothwendigkeit heraus, für die Bezeichnung der Wasserwege in den Fällen zu sorgen, was 25.000 fl. Kosten erfordert. Gleichzeitig müsste für Gebäude zu Zwecken der Schiffszolleinhebung und der Inspection gesorgt werden, ebenso für die Ausrüstung zur Erhaltung der Gebäude, welche Kosten mit 150.000 fl. präliminirt sind.

Die Ausführung der früher erwähnten Ergänzungsarbeiten, sowie die Ueberprüfung der gesammten Arbeiten und die endliche Abrechnung werden sich voraussichtlich bis Mitte 1898, eventuell bis Ende des genannten Jahres ausdehnen, daher musste man auch für die Deckung der Kosten, für die Aufsicht, Controle, Collaudirung und Abrechnung bis zu jenem Zeitpunkte Sorge tragen, wofür wir auf Grund der bisherigen Erfahrungen 250.000 fl. präliminiren. Endlich in Anbetracht dessen, dass es nach den Erfahrungen, die nach Beendigung der einzelnen Regulirungswerke gemacht werden, nicht unmöglich ist, dass sich die Ausführung einzelner — gegenwärtig noch nicht vorherzusehender — Ergänzungsarbeiten noch nothwendig erweisen wird, was bei solch grossangelegten, mit vielen natürlichen und technischen Schwierigkeiten verbundenen Arbeiten überhaupt nicht zu umgehen ist — erbitten wir für diesen Zweck die Bewilligung eines besonderen Credits von 500.000 fl. Nach dem Vorgetragenen sind für die vertragsmässig bereits gesicherten Arbeiten über die schon gesetzmässig bewilligten 10½ Millionen Gulden weitere 494.828 fl. und sind die oben detaillirten Nachtragsarbeiten und in Verbindung mit denselben für sonstige Ausgaben 4,325.000 fl. oder insgesammt ein Credit von fl. 4,819.828 nothwendig. Diese Beträge sind in der Weise präliminirt, dass mit denselben die Schiffbarmachung der Katarakte an der unteren Donau gegenüber jeder Eventualität als gesichert betrachtet werden kann.

Bei den Kosten der Regulirungsarbeiten sind die auflaufenden Intercalarzinsen nicht in Rechnung gezogen. Die Kosten der bisher bewerkstelligten Arbeiten wurden aus den Cassenvorräthen gedeckt, und machen die Intercalarzinsen nach dem ausgegebenen Betrage, mit 4 pCt. berechnet, bis zum 1. Juli insgesammt 771.027 fl. 80 kr. aus.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 20. April 1895, Z. 21.593, dem Stefan Sidó, Bürgermeister von Somorja (Somerein) für eine in Fortsetzung der concessionirten Localbahn Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) von deren zukünftigen Station Somorja-Uzor abzweigende und diese mit der Stadt Somorja (Somerein) verbindende normalspurige Localbahn, eventuell Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 20. April 1895, Z. 22.898, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Koloman Eszterházy und Consorten für eine von der zukünftigen Station Oláh-Toplicza der projectirten Székler Bahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1894) abzweigende und diese mit dem Badeorte Borszék-fürdö verbindende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 20. April 1895, Z. 23.164, dem Gutsbesitzer Eduard Weber und dem Budapester Advocaten Dr. Valentin Eötvös für eine von der Station Budapest-Varosliget (Stadtwäldchen) der Linie (Wien—) Marchegg—Budapest—Czegléd, eventuell von deren Station Rákos abzweigende, mit Berührung der Almási-Páler Ansiedlung über Szent-Mihály, Csömör, Kis-Tarcsa, die Gemarkung der Gemeinde Kerepes, Mogyoród, Szada, Veresegyház, Kis-Szent-Miklós, Bottyán und die Gemarkung der Gemeinde Rátót bis Vácz-Kis-Hartyán führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 20. April 1895, Z. 23.874, der Zagorianer Eisenbahn-Actiengesellschaft (Linie Csaktornya — Zabok — Zágráb [Agram] und Krapina—Zabok) für eine von der Endstation Krapina der Linie Zabok—Krapina abzweigende und in deren Fortsetzung über die Gemarkung der Gemeinden Petrovsko und Gjurmanec bis zur croatisch-steierischen Landesgrenze nächst Rohitsch führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 20. April 1895, Z. 23.084, dem Eigenthümer des Curortes Krapina-Toplicze, Ignácz Badl, und dem Doctor Maximilian Steiner, Einwohner von Zágráb (Agram), für eine von der Station Zabok-Krapina-Toplicze der Linie Zágráb (Agram)—Zabok—Krapina der Zagorianer Eisenbahn-Actiengesellschaft, eventuell von der Station Veliko-Trgoviste der genannten Linie abzweigende, im Kasteljina-Thale bis zum Curhause des Bades Krapina-Toplicze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 26. April 1895, Z. 25.098, dem k. und k. Kämmerer Koloman Radó de Szent-Marton für
   a) eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Linien (Wien—) Wr. Neustadt—Sopron—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft, eventuell von der gleichnamigen Station der Linie Györ (Raab)—Sopron—Ebenfurth abzweigende, diese längs dem östlichen Ufer des Fertötó (Neusiedler See) in der Station Pándorf (Parndorf) mit der Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. L. (—Wien) der königl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende und weiterhin über Gáta, Körtvelyes, Köpcseny und die Gemarkung der Gemeinde Ligetfalu an einem geeigneten Punkte zum Anschlusse an die Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift) — Kis-Czell — Csáktornya der Transdanubischen Localbahnen führende normalspurige Localbahn als Hauptlinie;
   b) eine von der zukünftigen Station Boldogasszony abzweigende, über Gálos und die Gemarkung der Gemeinde Védeny bis Neszider (Neusiedl am See), bezw. von der zukünftigen Station Ruszt bis zu den Kohlenrevieren nächst Szent-Margita und den dortigen Steinbrüchen führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Linie a) auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Transportversicherung.) Laut einer Mittheilung der „Deutschen Spediteur- und Rhederei-Zeitung“ ist unter Mitwirkung des Vorstandes des Vereines Deutscher Spediteure von der Transportversicherungs-Gesellschaft „Victoria“ in Berlin eine sogenannte Normalpolice für die Eisen-

bahngüter-Transportversicherung vereinbart worden, welche seit Beginn des laufenden Jahres in Verwendung steht. Laut dieser Police ersetzt die Versicherungs-Gesellschaft nicht nur alle auf dem Transporte entstandenen Verluste und Beschädigungen, einschliesslich solcher durch höhere Gewalt, sondern sie vergütet auch die von den eigenen Leuten des Versicherten, sowie die durch das Zusammenladen der Güter entstandenen Schäden. Ausgeschlossen ist nur derjenige Diebstahl, welcher nachweislich von den eigenen Leuten des Versicherten begangen wurde. Die Versicherung deckt auch diejenigen Gefahren, welche der Versicherte etwa als Spediteur, als Frachtführer oder Transportunternehmer gesetzlich oder nach Handelsgebrauch zu tragen hat. Die Versicherung der „Victoria" bleibt auch da in Kraft, wo die Eisenbahnen ihre Haftpflicht laut Tarif ganz oder theilweise ausschliessen, oder wo der Versender dem Frachtführer in Gemässheit der Art. 424—428 des Deutschen Handelsgesetzbuches einen Revers ausgestellt hat, sowie endlich für die Güter, welche gewöhnlich unverpackt oder mangelhaft verpackt versendet werden. Das Feuerrisiko auf den Sammelstellen oder bei vorübergehendem Aufenthalte in Privaträumen der Zwischenspediteure ist insoweit mitgedeckt, als die für den betreffenden Lagerraum bei einer Feuerversicherungs-Gesellschaft genommene Versicherung nicht ausreicht.

Russland. (Transkaukasische Bahnen.) Im Februar wurde mit dem Baue der Bahnlinie Tiflis—Kars begonnen. Die Strecke ist 282 Werst lang und soll in drei Jahren fertiggestellt werden. Die Kosten des Baues sind mit 23 Millionen Rubel veranschlagt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 15. April nach 15tägiger Fahrt mit 117 Passagieren und 2295 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingelangt. Derselbe brachte: aus Bombay 40.600 kg Kaffee (hievon 15.225 kg für Venedig), 57.043 kg Spelt für Venedig, 1,363.450 kg Baumwolle (hievon 323 750 kg für Venedig), 91.350 kg Getreide für Venedig, 16.545 kg Ingwer, 10.150 kg Cocosnussöl, 3760 kg Kleider, 1371 kg Koloquinthen, 507 kg Därme, 5328 kg Häute, 76.125 kg Mirabolamen, 456.750 kg Gingellysamen, 101.500 kg Leinsamen; aus Aden 18.778 kg Kaffee, 965 kg Perlmutter, 27.100 kg Gummi, 2537 kg Häute, 1015 kg gesalzene Fische, 5176 kg Weihrauch; aus Port-Said 8541 kg Häute, 734 kg Kaffee, 5690 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,116.841 fl. ö. W.

— (Abfahrt des Dampfers „Berenice" von Triest nach Santos.) Dieser Dampfer von 1628 Tonnen Gehalt ist am 23. April mit 3 Passagieren und 341 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 74 Colli Bier, 15 Colli Papier, 50 Colli Stahl, 500 Colli Mehl, 25 Colli Holzmöbel; nach Bahia 900 Colli Mehl; nach Rio de Janeiro 2000 Colli Salz, 100 Colli Bier, 50 Colli Stahl, 2 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Cognac, 11 Colli Holzmöbel, 430 Colli Holzwaaren; nach Santos 2 Colli Baumwollwaaren, 23 Colli Esswaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 124 Colli Holzmöbel, 70 Colli Gemüse. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 42.597 Gulden österr. Währ.

Sachsen. (Elbestrombauten im Jahre 1894.) Im Jahre 1894 wurden an der Elbe innerhalb des Königreiches Sachsen 332.186·98 Mk. auf Strom-, Ufer-, Damm- und Hafenbauten, sowie auf Verbesserung des Fahrwassers verwendet. Hievon entfallen auf den Ausbau der Unterbrechung des Correctionswerkes am linken Ufer oberhalb Krippen 3694·13 Mk., auf die Stromberichtigung zwischen Pratzschwitz und Birkwitz 35.091·34 Mk., auf die Abtreibung des Uferlandes zwischen dem ehemaligen Bayerwalle und der Augustusbrücke in Dresden 79·22 Mk., auf die Stromberichtigung Dresden-Pirschen 63.305·08 Mark, auf die Stromberichtigung zwischen Strehla und Kreinitz 361·84 Mk., auf die Stromberichtigung bei Meissen 3501 Mk., auf die Niedertreibung des rechtsseitigen Correctionsdammes bei Grosszschepa 11.157·57 Mk., auf die Ausschüttung des linksseitigen Stromabschnittes bei Klosterschwebe-Zadel 12.640·65 Mk., auf die Unterhaltung der bestehenden Ufer-, Wasser- und Dammbauten, der Leinpfade etc. 25.634·90 Mk., auf die Fixirung der Triangulations- und Landfestpunkte 2312·63 Mk., auf die Vermalung des Fahrwassers 3200·52 Mk., auf bauliche und culturelle Herstellungen und sonstige Ausgaben bei Nutzung der fiscalischen Uferräume und der Winterhäfen 11.689·88 Mk., auf Räumungsarbeiten 39.924·41 Mk., auf Beschaffung, Unterhaltung und Betrieb der Dampfbagger etc., des Taucherschiffes nebst Zugehör und der Dienstdampfer 93.172·70 Mk., auf Beschaffung und Unterhaltung der Geräthe und sonstige Ausgaben 26.252·54 Mk.

Frankfurt am Main. (Schiffsverkehr 1894.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Frankfurt am Main für 1894 sind im Berichtsjahre dortselbst zu Berg angekommen: 2451 Schiffe mit 629.589·87 t Ladung, gegen 2519 Schiffe mit 534.683·40 t Ladung im Vorjahre, und zwar 876 Schlepper (gegen 786), 77 Kettendampfer (gegen 98), 127 Güterschiffe (gegen 92) und 1641 Segelschiffe (gegen 1543 in 1893). Unter diesen Schiffen waren 2186 deutscher, 260 niederländischer und 5 belgischer Nationalität. Zu Thal sind angekommen: 2594 Schiffe mit 95.157·51 t Ladung, gegen 3033 Schiffe mit 86.656·19 t Ladung im Vorjahre, darunter 204 Kettendampfer (gegen 145) und 2390 Segelschiffe (gegen 2888 in 1893). Der Nationalität nach waren sämmtliche deutsche.

Abgegangen sind zu Berg: 2774 Schiffe mit 3028·61 t Ladung, gegen 3212 Schiffe mit 1395·62 t Ladung im Vorjahre, und zwar 204 Kettendampfer (gegen 145) und 2570 Segelschiffe (gegen 3067). Der Flagge nach waren sämmtliche deutscher Nationalität. Zu Thal fuhren: 2520 Schiffe mit 112.966·31 t Ladung, gegen 2309 Schiffe mit 96.769·95 t Ladung im Vorjahre, darunter 876 Schlepper (gegen 786), 77 Kettendampfer (gegen 98), 127 Güterschiffe (gegen 92) und 1440 Segelschiffe (gegen 1333 im Vorjahre). 2268 von den ausgelaufenen Schiffen waren deutscher, 250 niederländischer und 2 belgischer Nationalität.

Den Güterverkehr zu Schiff betreffend, wurden nach Frankfurt am Main zu Berg verschifft, hauptsächlich: 1996·34 t Düngemittel aller Art, 705·70 t rohe Baumwolle, 5605·60 t Roh- und Brucheisen, 6981·25 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 4633·99 t verarbeitetes Eisen aller Art, 2590·88 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 45.477·38 t Weizen und Spelz, 3802·66 t Roggen, 19.216·68 t Hafer, 3101·98 t Gerste, 15.361·10 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 903 32 t Oelsaat, 916·36 t Glas und Glaswaaren, 794·74 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 9260·29 t harte Stämme (Nutz-, Bau- und Schiffsholz), 386·53 t harte Schnittwaare, 956·69 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 525·61 t Branntwein, 1777·66 t Wein, 1597·58 t Fische, auch Häringe, 5503·98 t Mehl und Mühlenfabrikate, 502·55 t Reis, 2638·09 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 1838·56 t Zucker, Melasse, Syrup, 11 220·41 t fette Oele und Fette, 2239·52 t Petroleum und andere Mineralöle, 881·98 t Steine und Steinwaaren, 400.487·32 t Steinkohlen, 6442·50 t Coaks, 784·67 t Torf, 2148·02 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 52.562·50 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren; zu Thal hauptsächlichst: 1494 t Cement, Trass, Kalk, 2709·47 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 1289·17 t Hafer, 876·33 t Gerste, 4613·13 t harte Schnittwaare, 3504·66 t weiche Schnittwaare, 8846·48 t weiche Brennholzscheite, 1049·70 t Bier, 69.567·85 t Steine und Steinwaaren.

Abgegangen sind dagegen von Frankfurt am Main im Bergverkehre insbesonders: 511·09 t Roheisen und Brucheisen, 462·70 t Weizen und Spelz, 878·89 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 312·46 t fette Oele und Fette, 300·85 t Steinkohlen; im Thalverkehre insbesonders: 997·43 t Roheisen und Brucheisen, 518·01 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 1490·90 t verarbeitetes Eisen aller Art, 9937·79 t Cement, Trass, Kalk, 6342·40 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 30.313·10 t Eisenerz, 406·60 t andere Erze, 10.473·03 t Gerste, 550·87 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 4821·72 t Glas und Glaswaaren, 1979·83 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 15.625·07 t harte Schnittwaare, 5141·29 t weiche Schnittwaare, 721·86 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 732·23 t Bier, 1315·43 t Wein, 794·79 t Mehl und Mühlenfabrikate, 454·98 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 3007·87 t Zucker, Melasse, Syrup, 1209·49 t fette Oele und Fette. 602·52 t Steine und Steinwaaren, 8238·60 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan.

— (Flossverkehr 1894.) Zu Frankfurt am Main sind im Jahre 1894 zu Thal durchgegangen: 1174 Flösse (gegen 1211 in 1893) mit 149.912·65 t Flossbestand (gegen 164.672·95 t in 1893), darunter 27.129 t harte Holzstämme, 122.643·95 t weiche Holzstämme, 139·70 t weiche Schnittwaare. Zu Thal angekommen sind 166 Flösse (gegen 227 in 1893) mit einem Flossbestande von 18.300 t (gegen 24.532 t in 1893), und zwar: 179 t harte Schnittwaaren, 17.611 t weiche Holzstämme, 510 t weiche Schnittwaare.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juni 1895.)

Export.

Im Juni 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Juni
Cette	„Zrinyi“	1—10
Liverpool	„Athenian“	1—10
Hull, Newcastle o T	„Rosario“	1—10
Rouen	„Zichy“	5—15
Gibraltar [1]), London	„Szent László“	5—15
Liverpool	„Kedar“ (Cunard Line)	5—15
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Baross“	15
London	„Durham“	10—20
Rouen		15—25
Liverpool	„Lesbian“	15—25
Barcelona [2]) (via Triest)	„Tibor“	25
London	„Narva“	20—30
Algier [1]), Glasgow	„Andrássy“	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Nagy Lajos“	20—30
Liverpool	„Marathon“ (Cunard Line)	20—30
New-York	„Victoria“ (Anchor Line)	20—30
Bordeaux	„Zrinyi“	25/VI—5/VII
Hull, Newcastle o/T	„Palermo“	25 VI—5 VII
Hamburg	„Venezia“	25/VI—5 VII

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Juni 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Juni
Glasgow	Triest, Fiume	„Báthori“	1—10
Liverpool	„ „	„Algerian“	1—10
London	„ „	„Sultana“	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Palermo“	5—15
Hamburg	„ „	„Venezia“	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa“ (Cunard Line)	5—15
London	Triest, Fiume	„Rákóczy“	5—15
Cette	„ „	„Zrinyi“	15—25
Liverpool	„ „	„Alsatian“	10—20
London	„ „	„Wm. Bailey“	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„ „	„Matlekovits“	20—30
Bordeaux	„ „	„Mátyás Király“	20—30
Rouen	„ „	„Széchenyi“	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Aleppo“ (Cunard Line)	20—30
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Szt. István“	25 VI—5/VII
Glasgow	„ „	„Deák“	25 VI—5/VII

Ueberschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. (Ernennung von Regierungscommissären bei den Prüfungen.) Der Minister für Cultus und Unterricht hat die Ministerialräthe des k. k. Handelsministeriums Dr. Theodor Haberer und Dr. Josef Ritter von Küchler, sowie den Hofrath und Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen Dr. Max Freiherrn von Buschman mit der Function von Regierungscommissären bei den an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien in den Jahren 1895, 1896 und 1897 abzuhaltenden Prüfungen betraut.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 17. Mai bei der Firma:

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft“

Constantin, Ritter v. Tschorznicki als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Thomas Graf Stadnicki, Gutsbesitzer in Lemberg, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 24. Mai herausgegebene LXXVII. Stück enthält unter

Nr. 956: Erlass des kgl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 6. Mai 1895, Z. 8539, an die kgl. Regierung von Niederbayern, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn in die Grenzgemeinden des Bayerischen Waldes.

Nr. 957: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 22. Mai 1895, Z. 50.219, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Budapest und Steinbruch nach Niederösterreich und die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus anderen Orten des Comitates Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun nach Wien.

Nr. 958: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 16. Mai 1895, Z. 40.957, betreffend Massnahmen anlässlich des Auftretens der Maul- und Klauenseuche in den politischen Bezirken Krakau, Wieliczka und Bochnia in Galizien.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 25. Mai herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 959: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 18. Mai 1895, Z. 8369/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Salzburg Stadt und Umgebung nach Oberösterreich.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 27. Mai herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 960: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 22. Mai 1895, Z. 5703, betreffend die Abänderung der aus Anlass des neuerlichen Auftretens der Maul- und Klauenseuche in Salzburg getroffenen Massregeln.

Nr. 961: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 24. Mai 1895, Z. 50.481, betreffend das Verbot der Abfuhr (des Abtriebes) von Schweinen im lebenden Zustande vom Wiener Central-Viehmarkte und von Wien überhaupt.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 962: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. Mai 1895, Z. 6569, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Budapest, Steinbruch (Köbanya) und dem Budapester Comitate (Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) in Ungarn nach Kärnten.

Nr. 963: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 21. Mai 1895, Z. 41.422, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Liegnitz nach Galizien.

Nr. 964: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 26. Mai 1895, Z. 47.293, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Schweinen aus dem Comitate und der Stadt Oedenburg in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 965: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 24. Mai 1895, Z. 8801/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Köbanya und dem Pester Comitat in Ungarn, sowie von dem Wiener Markte nach Oberösterreich.

Nr. 966: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 24. Mai 1895, Z. 6779, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch und dem Budapester Comitate in Ungarn nach Krain.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 29. Mai herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 967: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 25. Mai 1895, Z. 14.759, betreffend das Verbot der Einbringung von Schweinen aus Budapest, Steinbruch (Köbanya) und dem Pester Comitate (Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 968: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 25. Mai 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Mastanstalt Steinbruch.

Nr. 969: Kundmachung der königl. Landesregierung in Agram vom 21. Mai 1895, Z. 25.804, betreffend das Verbot des Einbringens von Klauenthieren aus Salzburg nach Croatien und Slavonien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1895 ab giltigen Nachtrage I zu Theil II, Heft 4 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahn-Verbandstarifes vom 1. Juni 1893 ist auf Seite 21 der Frachtsatz für die Relation Lemberg podzamkiem—Dobrowitz von 101 kr. auf **201 kr.** richtig zu stellen.

Wien, am 28. Mai 1895. [386]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Mit 1. Juli 1895 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina, ferner der Nachtrag IV zu dem vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Oberschlesischen Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina zur Einführung.

Die vorbezeichneten Nachträge enthalten die Einbeziehung neuer Stationen in die bezüglichen Verbandstarife.

Exemplare derselben können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 28. Mai 1895. [387]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Einführung von Kartirungsfrachtsätzen für Grosshornvieh in Wagenladungen von Korościatyn und Pyszkowce nach Wien (St. Marx).

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1895 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege gelangt für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Korościatyn nach Wien (St. Marx) der Frachtsatz von 679·6 kr. öst. Währung und von Pyszkowce nach Wien (St. Marx) der Frachtsatz von 712·5 kr. öst. Währ. pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 28. Mai 1895. [388]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Personenverkehr über Kufstein und den Brenner.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1895 tritt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Deutschland und Böhmen einerseits, Tirol, Triest, Fiume, Mattuglie-Abbazia, Görz und Italien andererseits über Kufstein und den Brenner ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1892 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von K 1 = 50 kr. erhältlich.

Wien, am 28. Mai 1895. [389]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung einer Neuerung im Interesse rascher Abwicklung der Gebührenrückvergütungs-Angelegenheiten.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Dienst für Rückvergütungs-Angelegenheiten neu organisirt, resp. in vier Abtheilungen getheilt wurde, demzufolge auch die diesbezüglichen Eingaben im Interesse der rascheren Erledigung derselben thunlichst nach folgender Eintheilung getrennt, bezw. adressirt vorzulegen sind:

1. Abtheilung C III b: a) Personen- und Gepäcksverkehr; b) Localverkehr der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahnen; c) Anschlussverkehr mit fremden ungarischen Eisenbahnen und ungarischen Vicinalbahnen; d) Viehverkehr der ungarischen Bahnen; e) Verkehr der ungarischen Bahnen mit Fiume.
2. Abtheilung C III c: Localverkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit Ausnahme des Viehverkehres und des Verkehres mit Fiume.
3. Abtheilung C III d: a) ausserungarischer Kohlenverkehr; b) sonstiger Verkehr mit Oesterreich und Bosnien, mit Ausnahme des adriatischen Verkehres und des Viehverkehres.
4. Abtheilung C III e: a) ausserungarischer Viehverkehr; b) ausserungarischer Verkehr mit Fiume; c) Verkehr mit Triest; d) sonstiger Verkehr mit den ausserhalb der österreichisch-ungarischen Grenzen liegenden Bahnen, mit Ausnahme des Kohlenverkehres.

Im Interesse der Parteien wären ferner die vorzulegenden Documente den obgenannten Verkehrsgruppen gemäss getrennt in zwei gleichlautenden Verzeichnissen aufgeführt vorzulegen, von welchen dann das eine Exemplar, entsprechend richtiggestellt, auf Wunsch zurückgesendet wird. Die diesbezügliche Drucksorte wird bei den respectiven Abtheilungen (Teréz-körút 58) unentgeltlich ausgefolgt, wo die Parteien auch rücksichtlich der Ausfertigung nähere Auskunft erhalten.

Es wird noch bemerkt, dass auch die Stationen ermächtigt sind, Rückvergütungen im eigenen Wirkungskreise zu leisten, wobei jedoch auf jene Bestimmung des Tarifes, Theil I, Rücksicht zu nehmen ist, laut welcher zur Beibringung von Frachterstattungs-Ansprüchen der Absender, bezw. Empfänger berechtigt ist, je nachdem der Eine oder der Andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
911	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Slatinan	Trautenau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 30·5	kr. 23·9	kr. 6·6	Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
				Chrast					32·2	24·9	7·3			
912	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. (Ausnahmetarif Nr. 1)	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Kreibitz-Teichstatt	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 42*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten
					Grund-Georgenthal					46*)				
				Dresden-Elbkai	Kreibitz-Teichstatt					52				
					Grund-Georgenthal					56				
				und umgekehrt										
913	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische	Prevali	Mühlbach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	104 Heller	88 Heller	16 Heller	Im Kartirungswege		
914	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose)	Josefihütte, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Saventhem	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 28 des Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Vom 15. Juni 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1895	Tarif, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1895 für den Belgisch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	30·47		Im Kartirungswege		
					Virginal					30·84				
					(Stationen der Belgischen Staatsbahnen)					per 1000 kg in Franken				
				oder umgekehrt										
915	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rauch-Tabak und Tabak-Fabrikate	Budweis	Prachatitz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	46 kr.	41 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
916	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Pressbefe als Eilgut	Strassnitz (via Rohatetz—Hradlsch (K.F.N.B.))	Ungar.-Hradisch Stadt	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht über die Route Rohatetz—Hradisch kein directer Frachtsatz	50·1 kr.		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gelangt nur bei solchen Sendungen zur Anwendung, bei welchen die Beförderung über Rohatetz—Hradisch von Seiten der Parteien im Frachtbriefe vorgeschrieben wird.
917	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Zuckerrübe und Rübenschnitze	Jensovic (oder vice versa)	Theresienstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	13·6 kr.	12·6 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen dieser Sendungen haben die Parteien zu besorgen
918	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2	Brüsau-Brünnlitz	Zwittau	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1895	Localtarif	10·3 kr.	8·0 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien zu besorgen
919	**Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Jitschin	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	35·1 kr.	26·8 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Jitschin bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jitschin als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
920	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Maschinentheile	Der Bergdirection der Adolf Schneider'schen Kohlenwerke in Katzendorf bei Ullersdorf wird zum Baue der Sortirungs-Anlage des Adolf-Marien-Schachtes für den Bezug von ca. 30 Wagenladungen Maschinentheile von Schlan nach Ullersdorf rücksichtlich der Strecke der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Frachtbegünstigung des Ausnahmetarifes XV des Local-Gütertarifes vom 1. Februar 1894 mit der Abänderung zugestanden, dass von der Mindest-Entfernung von 40 km abgesehen wird. Das Zugeständniss gilt bis zur Vollendung der Sortir-Anlage, längst. jedoch bis Ende December 1895.										
921	**K.k.St.B.**			**Erweiterung** der in Nr. 53 dieses Blattes vom 7. Mai 1895, sub fortl. Nr. 779, enthaltenen Publication. In der Rubrik „für die Transportstrecke nach" ist nach „Triest Südbahn" einzuschalten: , „sowie nach Fiume".										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.
k. k. Handels-Ministeriums
Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.
Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.
Nr. 65. Wien, 6. Juni 1895. VIII. Jahrgang.

Schiffahrtsverkehr am Pruth im Jahre 1894.

Nach der durch die Gemischte Pruth-Commission geführten Statistik sind im Jahre 1894 878 (+ 272) Schiffe mit einem Registertonnengehalte von zusammen 74.367 (+ 24.879) t und 440 (+ 303) Flösse mit zusammen 760 t aus dem Pruth in die Donau übergetreten, dagegen 796 (+ 278) Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesammt 69.819 (+ 27.040) t aus letzterem Strome in den Pruth eingelaufen. Der Verkehr weist somit gegenüber dem unmittelbar vorangegangenen Jahre, welches selbst wieder im Vergleiche mit seinen Vorjahren wesentlich bessere Erfolge zu verzeichnen hat, eine neuerliche, sehr bedeutende Steigerung auf, welche insbesondere der günstigen Conjunctur und der fortschreitenden Verbesserung des Flussbettes zuzuschreiben ist, das nunmehr auch schon Schiffen mit grösserem Tiefgange zugänglich ist.

Von den aus dem Pruth ausgelaufenen Fahrzeugen waren der Flagge nach 7 österreichische, 740 griechische, 117 rumänische, 11 bulgarische und 3 türkische. Mit voller oder mehr als halber Ladung verliessen den Pruth 869 Schiffe, mit weniger als halber Ladung 7 Schiffe, in Ballast 2 Schiffe. Aus der ersten Flusssection Mündung—Rogojeni kamen 215 Schiffe mit 16.662 t, und zwar aus Giurgiulesti 28 Schiffe mit 2222 t, aus Pascani 3 Schiffe mit 172 t, aus Branesti 1 Schiff mit 50 t, aus Coulibasi 1 Schiff mit 69 t, aus Oancea 168 Schiffe mit 12.695 t, aus Rogojeni 14 Schiffe mit 1454 t; aus der zweiten Flusssection Rogojeni—Falciù 289 Schiffe mit 22.622 t, und zwar aus Renjesti 17 Schiffe mit 1167 t, aus Vadeni 16 Schiffe mit 1278 t, aus Cardja 18 Schiffe mit 1374 t, aus Golesti 12 Schiffe mit 794 t, aus Graur 9 Schiffe mit 597 t und aus Falciù 217 Schiffe mit 17.412 t; aus der dritten Flusssection Falciù—Nemtzeni 374 Schiffe mit 35.083 t, und zwar aus Leca 2 Schiffe mit 116 t, aus Leova 245 Schiffe mit 21.400 t, aus Ghermanesti 25 Schiffe mit 2341 t, aus Pogonesti 13 Schiffe mit 1269 t, aus Drenczeni 20 Schiffe mit 2269 t, aus Hanaseni 1 Schiff mit 95 t, aus Duda 2 Schiffe mit 228 t, aus Calmatziu 2 Schiffe mit 310 t, aus Atanaseni 1 Schiff mit 92 t, aus Condrea 1 Schiff mit 85 t, aus Broscosesti 1 Schiff mit 65 t, aus Pod-Voinoscu 1 Schiff mit 60 t, aus Nemtzeni 60 Schiffe mit 6753 t; aus der vierten Flusssection Nemtzeni—Ungheni kamen 440 Flösse.

Unter den zu Berg fahrenden Schiffen befanden sich 12 österreichische, 662 griechische, 107 rumänische, 11 bulgarische und 4 türkische. Nur 2 dieser Schiffe führten mehr als halbe Ladung, 3 führten weniger als halbe Ladung und 791 gingen in Ballast ein. Von diesen eingegangenen Schiffen waren nach Stationen der ersten Flusssection 30 mit 3039 t bestimmt, und zwar nach Giurgiulesti 25 Schiffe mit 2030 t, nach Oancea 5 Schiffe mit 1009 t; nach der zweiten Flusssection, und zwar nach Falciù 765 Schiffe mit 66.674 t; nach der dritten Section, und zwar nach Drenczeni 1 Schiff mit 106 t.

An Waaren wurden aus dem Pruthgebiete zu Wasser ausgeführt 741.830 (+ 169.650) hl Mais, 99.647 (+ 18.513) hl Weizen, 584.047 (+ 288.837) hl Roggen, 645.697 (+ 427.475) hl Gerste, 153 hl Leinsamen, 30.000 (+ 30.000) kg Käse, 87.500 (+ 87.500) kg Heu, 567.000 (— 599.746) kg Brennholz und 2222 (+ 1856) t Kies und Sand. Hievon kamen aus der ersten Flusssection 77.798 hl Mais, 19.534 hl Weizen, 136.687 hl Roggen, 114.455 hl Gerste, 567.000 kg Brennholz und 2222 t Sand und Kies; aus der zweiten Flusssection 171.740 hl Mais, 61.579 hl Weizen, 212.616 hl Roggen, 146.816 hl Gerste, 153 hl Leinsamen und 30.000 kg Käse; aus der dritten Flusssection 352.372 hl Mais, 18.534 hl Weizen, 234.744 hl Roggen, 368.158 hl Gerste und 87.500 kg Heu; aus der vierten Flusssection 139.920 hl Mais, 16.268 hl Gerste und 440 Flösse. Von den einzelnen Stationen weisen die grössten Verschiffungsmengen auf Oancea mit 74.622 hl Mais, 14.850 hl Weizen, 128.448 hl Roggen und 103.830 hl Gerste; Rogojeni mit 2436 hl Mais, 4684 hl Weizen, 5839 hl Roggen, 6860 hl Gerste

und 567.000 kg Brennholz; Ronjesti mit 3672 hl Mais, 11.671 hl Weizen, 7620 hl Roggen und 8859 hl Gerste; Vadeni mit 10.886 hl Mais, 17.968 hl Roggen und 6662 hl Gerste; Cardja mit 13.517 hl Mais, 1410 hl Weizen, 18.119 hl Roggen, 4657 hl Gerste und 153 hl Leinsamen; Golesti mit 4747 hl Mais, 1488 hl Weizen, 2812 hl Roggen und 14.121 hl Gerste; Graur mit 1650 hl Mais, 1562 hl Weizen, 6956 hl Roggen und 5672 hl Gerste; Falciù mit 137.268 hl Mais, 45.448 hl Weizen, 159.141 hl Roggen, 106.827 hl Gerste und 30.000 kg Käse; Leova mit 203.327 hl Mais, 16.470 hl Weizen, 141.576 hl Roggen und 243.402 hl Gerste; Ghermanesti mit 21.739 hl Mais, 2064 hl Weizen, 11.377 hl Roggen und 30.765 hl Gerste; Pogonesti mit 7316 hl Mais, 10.791 hl Roggen, 20.249 hl Gerste und 87.500 kg Heu; Drenczeni mit 30.503 hl Mais, 6456 hl Roggen und 21.885 hl Gerste; Nemczeni mit 76.864 hl Mais, 50.805 hl Roggen und 47.777 hl Gerste; endlich Branesti mit 139.920 hl Mais und 16.268 hl Gerste.

Stromaufwärts wurden auf dem Pruth verschifft 28.888 (— 132.270) kg verschiedene Waaren, 30.840 (+ 10.840) kg Mehl und 250 (+ 250) t Kohle. Die verschiedenen Waaren und die Kohle gingen zur Gänze nach Falciù, die Mehlsendungen nach Drenczeni.

Die Frachtsätze nach Galatz und Remi stellten sich für Körnerfrüchte bei Sendungen aus der ersten Flusssection im ersten Halbjahr auf 2—$2^1/_2$, im zweiten Halbjahr auf $2^1/_2$—3 Franken für je 4 hl, bei Sendungen aus der zweiten Flusssection im ersten Halbjahr auf $2^1/_2$—3, im zweiten Halbjahr auf 3—$3^1/_2$ Franken für je 4 hl, bei Sendungen aus dritten Flusssection im ersten Halbjahr auf 3—4, im zweiten Halbjahr auf 4—5 Franken für je 4 hl.

Die Einnahmen der Schiffahrtscasse beliefen sich auf 68.078 Frcs. 30 Ctms. (+ 25.561 Frcs. 90 Ctms.), wovon 60.327 Frcs. 30 Ctms. auf Schiffahrtstaxen, 7651 Francs auf Flossgebühren und 100 Frcs. auf Geldstrafen entfallen. Die zu Thal fahrenden Schiffe entrichteten zusammen 60.140 Frcs. 40 Ctms., die zu Berg fahrenden 186 Frcs. 90 Ctms. Nach Flaggen vertheilen sich die Gebühren folgendermassen: österreichische Schiffe 364 Frcs., griechische 50.895 Frcs. 85 Ctms., bulgarische 438 Frcs. 60 Ctms. und türkische 248 Frcs. 40 Ctms. Nach Monaten genommen, war der bedeutendste Eingang im Juni mit 15.251 Frcs. 70 Ctms., sodann folgen der Juli mit 12.128 Frcs. 40 Ctms., der November mit 11.996 Frcs. 60 Ctms., der April mit 8106 Frcs. 50 Ctms., der Mai mit 6838 Frcs. 65 Ctms., der August mit 6632 Frcs. 95 Ctms., der September mit 2401 Frcs. 50 Ctms., der März mit 2192 Frcs. 50 Ctms., der October mit 1584 Frcs. 20 Ctms. und der December mit 945 Frcs. 30 Ctms. In den Monaten Jänner und Februar ruhte die Schiffahrt.

Die durchschnittliche Wassertiefe des Jahres betrug in der dritten Flusssection im Mittel $5^1/_2$, in der zweiten Flusssection $5^3/_4$, in der ersten Flusssection $6^1/_2$ und bei der Mündung des Pruth in die Donau $8^1/_2$ englische Fuss. Die durchschnittliche Maximaltiefe stellte sich in der dritten Flusssection auf 8, in der zweiten Flusssection auf $7^1/_2$, in der ersten Flusssection auf 9 und bei der Mündung auf 12 engl. Fuss; die durchschnittliche Minimaltiefe dagegen in der dritten Flusssection auf 3, in der zweiten Flusssection auf 4, in der ersten Flusssection ebenfalls auf 4 und bei der Mündung auf 5 engl. Fuss.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 388. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Mai war auch Gegenstand der Tagesordnung der Bericht des Eisenbahnausschusses über den Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen.

Abg. Dr. Russ erstattet den Bericht.

Abg. Kaftan empfiehlt die von ihm schon wiederholt angeregte Bildung von obligatorischen Eisenbahngenossenschaften. In jedem Bezirke, welchen eine Bahn durchziehen soll, wäre zuerst ein Consortium zu bilden, welches ein Project zu verfassen hätte. Dieses Project wäre von competenter Stelle zu prüfen, und wenn dasselbe als gemeinnützig erkannt werde, wäre ein Verfahren einzuleiten, welches dahin führe, dass alle Diejenigen, die einen Vortheil von den Bahnen geniessen, auch an den Lasten gleichmässig theilnehmen. Redner beantragt folgende Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert, mit thunlichster Beschleunigung ein Gesetz über Eisenbahngenossenschaften zum Zwecke der leichteren Capitalsbeschaffung für den Bau von Localbahnen und einer gerechteren Vertheilung der damit verbundenen Lasten auf sämmtliche Interessenten auszuarbeiten und im Abgeordnetenhause zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen."

Er erörtert sodann die Frage der Schmalspur und tritt für die 60 Centimeter-Spur ein. Weiter empfiehlt er die Ausarbeitung eines Programmes für den Bau der Bahnen in den nächsten Jahren, damit nicht rührige Bezirke, welche vielleicht über einen grossen Einfluss verfügen, eine grosse Anzahl Bahnen bekommen, während andere Bezirke, welche einer Bahnverbindung dringend bedürfen, keine erhalten. Redner macht auf die grossen Unterschiede in der Rentabilitätsberechnung für Localbahnen Seitens der Landesausschüsse und der Regierung aufmerksam und wünscht, dass diese Berechnungen im Wege einer gemeinschaftlichen Conferenz festgestellt werden. Auch möge die Regierung bei den Verhandlungen der Localbahn-Consortien mit den Hauptbahnen gegen übermässige Forderungen der Hauptbahnen interveniren. Redner bespricht sodann die Bedeutung der Eisenbahn-Verstaatlichung für den Localbahnbau und bezeichnet als den Schlüssel der Frage die Verstaatlichung der Oesterreichischen Nordwestbahn. Durch dieselbe würde auch in Bezug auf die Tariffrage ein entscheidender Einfluss auf die Haltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft ausgeübt werden. Er richtet an den Herrn Handelsminister eine Anfrage wegen Einführung der Staatsbahntarife auf der Böhmischen Westbahn und wegen der vom Abg. Dr. Fořt bereits angeregten Durchrechnung des Barêmes, und beantragt eine Resolution, wonach auf der verstaatlichten Böhmischen Westbahn ab 15. Juli die Staatsbahntarife sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr einzuführen seien. Schliesslich empfiehlt er die Vorlage zur Annahme.

Abg. Dr. Stöhr bemerkt, dass die Geschichte der Aufbringung der Zeichnungen für die Linie Marienbad—Karlsbad einen Beleg dafür bilde, wie Localbahnen nicht zu Stande kommen können. Der Bezirk Petschau mit einer Bevölkerungszahl von 16.000 Seelen habe für die Linien Luditz—Petschau und Marienbad—Karlsbad fast eine halbe Million, also mehr als 26 fl. per Kopf gezeichnet. In diesem Bezirke befinde sich ein einziger Latifundienbesitzer, welchem 20.000 Joch, meist Wald, gehören, welche von diesen Bahnen durchzogen werden. Dieser Grundbesitzer, auf dessen Territorium vier Bahnhöfe und drei bis vier Haltestellen errichtet werden sollen, werde durch den billigen Eisenbahntransport für Holz u. s. w. aus dem Bahnbau den wesentlichsten Vortheil ziehen, während er für diese beiden Localbahnen nicht einen Kreuzer gezeichnet habe. Aehnliche Verhältnisse seien im Karlsbader Bezirke. Es seien das crasse Fälle, von denen der Ausschussbericht mit Recht hervorhebt, dass der Grossgrundbesitz und die Grossindustriellen bei einer so eminent öffentlichen Angelegenheit ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen sind. Redner hebt noch die Gefahr eines so bösen Beispieles hervor und erwähnt dem gegenüber die grosse Opferwilligkeit des Stiftes Tepl. Er befürwortet den im Vorjahre vom Abg. Kaftan gestellten Antrag auf Bildung von Eisenbahngenossenschaften und macht schliesslich die Regierung darauf aufmerksam, dass viele Interessenten die Rechtsverbindlichkeit ihrer Zeichnungen für die Bahnlinie Karlsbad—Marienbad davon abhängig gemacht haben, dass mit dem Bahnbau noch in diesem Jahre begonnen werde.

Handelsminister Graf Wurmbrand constatirt, dass gegen die Vorlage eine Einwendung nicht erhoben werde. Diejenigen

Herren, welche die Mühseligkeit der Durchführung von Localbahnen persönlich kennen zu lernen Gelegenheit hatten, können dem Localbahnamte einen Vorwurf daraus nicht machen, dass selbst die im Gesetze bewilligten Localbahnen nicht so ohneweiters im nächsten Jahre auch zum Ausbau gelangen. Es ist aber ein Vorzug dieses Amtes und der Regierung, dass sie mit Projecten vor das Haus kommen, welche noch nicht ganz fertig sind, wo die Interessentenbeiträge noch nicht definitiv gezeichnet sind, weil das Gesetz dann die Grundlage gibt, ohneweiters die Bahn zur Durchführung zu bringen, wenn die Bestimmungen des Gesetzes erfüllt sind.

Die Regierung würde oft sehr spät dahin kommen, eine Bahn dem Hause zu empfehlen, wenn sie alle die Vorbedingungen abwarten würde, die zur vollständigen Finalisirung der Angelegenheit in Betracht kommen. In Folge der Schwierigkeiten bei der Aufbringung der Interessentenbeiträge, sowie der nothwendigen Thätigkeit der Land-Eisenbahnämter für das Localbahnamt und das Handelsministerium ist bei der Durchführung eines Localbahnbaues die Aufgabe oft viel complicirter als bei einer Hauptbahn. Dazu müssen bei einer Localbahn die Wünsche der Interessenten möglichst berücksichtigt werden, damit die Localbahn auch wirklich den localen Interessen in weitestem Masse gerecht werde. In den häufigsten Fällen ist es nicht das Localbahnamt, welches die Sache bureaukratisch verlangsamt, es sind dies theils die Landesausschüsse, theils die Interessenten. Von den voriges Jahr bewilligten sechzehn Bahnen sind zwei als aufgegeben zu betrachten, da die im Gesetze gestellten Bedingungen von Seiten des Landes und der Interessenten nicht erfüllt wurden.

Darum hat aber das Gesetz doch den grossen Vortheil, dass diese Bahnen zwar jetzt zurückgestellt sind, aber zu jeder Zeit unter denselben Bedingungen wieder ins Leben treten können. Die Grundlage für das Inslebentreten der Bahnen ist bereits geschaffen. Bezüglich der dritten Linie liegen von Seiten des steiermärkischen Landesausschusses noch keine Anträge vor. Vier stehen unmittelbar vor der Concessionirung, und sechs sind bereits concessionirt worden. Nichtsdestoweniger wird der Herr Minister den bezüglich des Localbahnamtes ausgesprochenen Wünschen die vollste Aufmerksamkeit schenken, um die Organisation, welche die Durchführung der Bahnen auch in technischer Beziehung zur Aufgabe hat, möglichst zu vereinfachen. Das wird auch die Aufgabe der Verordnung sein, die bereits nahezu vollendet ist und in kürzester Zeit herauskommen wird. Sie konnte nicht früher erlassen werden, weil erst die Erfahrungen mit den neugebildeten Eisenbahnämtern abgewartet werden mussten. Es liegt übrigens kein Grund zur Ungeduld vor; sowohl voriges Jahr als auch heuer ist eine Reihe von Localbahnen zur gesetzlichen Sicherstellung gelangt, welche weit das Mass dessen überschreitet, was früher geleistet worden ist. In dem vorliegenden Gesetze allein handelt es sich um Bahnbauten im Betrage von vierzig Millionen, eine für österreichische Verhältnisse bedeutende Summe.

Wir haben keinen Anlass, die Action gar zu sehr zu überstürzen. Im ersten Augenblicke ist allerdings ein Ansturm von Localbahnprojecten und Wünschen auf das Ministerium erfolgt, dem dasselbe nach Möglichkeit nachgekommen ist; wir dürfen aber nicht so weit gehen, um die Interessenten und die Länder geradezu zum Baue solcher Localbahnen zu animiren. Es liegt immerhin eine Verantwortung darin, die Länder und die Interessenten zu engagiren, weil die daraus sich ergebenden Verpflichtungen doch mit der Zeit empfindlich sein können. Nach den bisher gemachten Erfahrungen sind gerade die von den Interessenten aufgestellten Ertragsberechnungen höher als jene des Ministeriums. Es ist ganz gut, wenn die Organisation sich gesund entwickelt und die Eisenbahnämter zuerst Erfahrungen machen, aber auch die staatliche Aufsicht über das Localeisenbahnwesen nicht vermindert wird.

Was die Frage nach der Aufstellung eines Programms anbelangt, so haben wir schon ein Programm insoweit, als alle Projecte, welche in den Ländern für Localeisenbahnen existiren, auf unseren Karten aufgezeichnet sind. Die Regierung ist nicht in der Lage, selbst diejenigen Localbahnen einzuzeichnen, welche sie selbst in ihr Programm einzubeziehen wünscht, denn es muss die Anregung und Initiative von Seiten des Landes und der Interessenten kommen. Wir müssen zuerst jene Bahnen bauen, welche nach den Principien des Gesetzes möglich und durchführbar sind, selbst wenn wir der Ansicht wären, dass programmmässig die eine Bahn früher als die andere gebaut werden sollte. Der Wunsch nach einem Eisenbahn-Genossenschaftsgesetze liegt für einen begeisterten Eisenbahnbauer auf der Hand; ein solches Gesetz würde das Localeisenbahnwesen unbedingt fördern, und von meinem Standpunkte würde ich einem solchen Gesetze nicht abhold sein. Ich glaube aber, dass die Juristen dagegen gewisse Bedenken haben würden.

Ein solches Gesetz kann ich mir nämlich gerechter Weise nicht vorstellen, und ich weiss nicht, ob man so weit gehen soll, den Localeisenbahnbau der Bevölkerung aufzudrängen. Ich würde gar nicht für die Zukunft des Localeisenbahnwesens besorgt sein, wenn wir in dem jetzt angeschlagenen Tempo etwas langsamer vorwärtsgehen und abwarten würden, wie sich dieser Localbahnausbau rentirt.

Dem Wunsche gegenüber, dass die Tarife der Böhmischen Westbahn herabgesetzt werden sollen, bemerkt der Herr Minister, dass er schon wiederholt erklärt habe, die Regierung habe die Absicht, mit der Herabsetzung der Tarife der verstaatlichten Bahnen nicht sofort vorzugehen, sondern abzuwarten, ob es ihr gelingen werde, nach einer grösseren Verstaatlichungsaction einen Tarif einzuführen, welcher gewissermassen als ein Ausgleichstarif gilt, so dass er die höheren Tarifsätze der Privatbahnen herabsetze, wodurch naturgemäss die niederen Tarifsätze der Staatsbahnen hinaufgesetzt würden, um ein gleichmässiges Niveau hervorzubringen.

Man kann nicht behaupten, dass es absolut im Gebote der Gerechtigkeit liegt, dass, wenn eine Bahn verstaatlicht wird, gleichzeitig auch ihre Tarife sinken. Im Sinne der Gerechtigkeit liegt es aber, dass in einem Staate die Lasten und Pflichten gleich vertheilt seien, und dass es dahin kommen möge, dass der Staat gleiche Tarife hat. Dazu ist es aber nothwendig, dass man mit der Verstaatlichung vorwärts geht. Bei dem Personentarife, welchen die Regierung die Absicht hat einzuführen, würde die Böhmische Westbahn allerdings profitiren, weil sie heute einen um mehr als das Doppelte höheren Tarif hat.

Der Herr Minister bemerkt schliesslich, er könne im Allgemeinen nur dankbar sein, dass das Haus die alljährlichen Vorlagen der Localbahnen so freundlich entgegennimmt und bisher in Bezug auf die Eisenbahnpolik der Regierung eine so freundliche Haltung angenommen hat.

Abg. Dr. Tuček bedauert, dass das Localbahnwesen in Mähren soweit zurückstehe. Dieser beklagenswerthe Umstand habe in dem Bezirke Mährisch-Neustadtl einen enormen Rückgang des Leinenbaues und der Leinenindustrie zur Folge gehabt. Auch die Bezirke Datschitz und Teltsch entbehren, wie die Stadt Triesch, aller Localbahnen. Es erscheine nothwendig, dass in dieser Beziehung für Mähren etwas geschehe; das Land selbst werde gewiss thatkräftig mitwirken.

Abg. Purghart begrüsst den in der Vorlage vorgesehenen Ausbau der Linie Wodňan—Moldauthein als einen ersten Schritt zur Ausgestaltung des Localbahnwesens im südlichen und südwestlichen Böhmen.

Abg. Dr. Vašaty verweist auf die traurige wirthschaftliche Lage in Südböhmen und die Bahnbedürfnisse einzelner Gebiete. Insbesondere bespricht er den Bau der Localbahn Blatná—Nepomuk und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Regierung die diesbezüglichen Zusagen erfüllen werde.

Abg. Dr. Menger verweist darauf, dass es ausgedehnte Bezirke in Oesterreich mit einer bedeutenden Industrie gebe, welche ausreichender Communicationsmittel entbehren; so z. B. der Nordosten Mährens und Schlesiens. Redner befürwortet den Bau der Bahnen nach Jauernigg und nach Weidenau und bespricht sodann das Project der Bahnlinie Freudenthal—Engelsberg—Mohrau, welches er der Regierung zur besonderen Beachtung empfiehlt. Endlich erörtert er die beiden für die Bahnverbindung nach Freistadt vorliegenden Projecte und empfiehlt der Regierung dasjenige zur Berücksichtigung, nach welchem diese Stadt keine Beiträge zu leisten hätte. Oesterreich, welches keine Colonien habe, müsse dafür sorgen, dass durch die Localbahnen die bestehenden Industrien erhalten werden, und dass die Bevölkerung gewerbefleissiger Gegenden nicht aus dem Staate hinausgedrängt werde. Daraus ergebe sich naturgemäss die Nothwendigkeit, das Localbahnwesen zu pflegen.

Abg. Dr. Pacák unterstützt die in der Vorlage berücksichtigte Linie Kolin—Čerčan, welche eine wirthschaftliche Nothwendigkeit sei.

Abg. Szczepanowski unterzieht die in der Vorlage berücksichtigten galizischen Localbahnen einen näheren Besprechung und constatirt, dass hierin die Vorlage mit dem vom galizischen Landtage beschlossenen Eisenbahnprogramme conform sei. Er verweist ferner darauf, dass der galizische Landtag für zwei Bahnen, welche als Staatsbahnen projectirt sind, bereits namhafte Subventionen bewilligt habe, und empfiehlt der Regierung die baldige Inangriffnahme des Bahnbaues. Er beantragt eine diesbezügliche Resolution und kündigt einen Zusatzantrag zu Punkt 11 an.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ empfiehlt die Annahme der Vorlage und betont, dass in dieser Debatte nur von jenen Linien gesprochen worden sei, welche in der Vorlage nicht enthalten sind. Er betont ferner, dass für die Beitragsleistung das Interesse an der Bahn massgebend sei, und begründet demnach die Pflicht der Beitragsleistung des Staates durch seine Anforderungen in strategischer Beziehung.

Hierauf wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen.

Bei Artikel 1 tritt Abg. Dr. Nitsche für den Bau der Linien Wallern—Prachatitz und Salnau—Winterberg ein.

Artikel 1 wird mit dem Zusatzantrage des Abg. Szczepanowski und im Uebrigen das Gesetz ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Desgleichen gelangen die Resolutionsanträge der Abgeordneten Kaftan und Szczepanowski zur Annahme.

In derselben Sitzung interpelliren die Abgeordneten Kulp und Genossen den Herrn Handelsminister wegen des Nichtanhaltens der Schnellzüge Nr. 1 und 2 der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Station Hullein.

Diese Interpellation lautet:

Gemäss des mit 1. Mai l. J. in Geltung getretenen Sommerfahrplanes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn haben die Schnellzüge Nr. 1 und 2 in der Kreuzungsstation Hullein keinen Aufenthalt. Durch diese Neuerung verloren nicht nur die Städte Kremsier, Kojetein, Zdounek und die grösseren und kleineren herumliegenden Gemeinden, sondern auch sämmtliche an der Städtebahn gelegenen Städte und Landgemeinden, ganz speciell Holleschau, Bistritz am Hostein, Wallachisch-Meseritsch, Krasna, Friedek und Mistek, ja selbst Teschen die bisherige zweimalige Schnellzugsverbindung nach Wien und zurück.

Sowohl die Stadtvertretungen, wie auch die Industriellen und Geschäftsleute der genannten Städte, dann auch die Besitzer grosser Latifundien haben sich an die Nordbahn-Verwaltung mit dem Ansuchen gewendet, damit die genannten Schnellzüge Nr. 1 und 2 in Hullein anhalten, wie das seit der Einführung der Schnellzüge bestand. In den diesbezüglichen Ansuchen wurde auch der Nachweis geliefert, dass keinerlei technische Schwierigkeiten bestehen, die genannten Schnellzüge in der Kreuzungsstation anhalten zu lassen; es wurde besonders hervorgehoben, dass dies entweder durch die Abkürzung der Aufenthalte in Ungarisch-Hradisch (statt drei Minuten nur zwei, wie es früher der Fall gewesen ist) oder des Aufenthaltes in Prerau, eventuell durch eine frühere Abfahrt von Wien, bezw. von Krakau leicht ermöglicht werden könne, da es sich nur um eine Minute hier handelt, damit diese Züge wie früher in Hullein halten können.

Weiter wurde darauf hingewiesen, dass es jeden objectiven Beurtheiler geradezu überraschen müsse, dass Stationen untergeordneten Ranges, wie Leipnik, Zauchtl, Stauding, zu den Nordbahnzügen Nr. 1 und 2 Anschluss haben, wogegen die in einem wohlhabenden industriereichen Gebiete liegende Kreuzungsstation Hullein dies nicht hat. Es kann nicht anders ausgelegt werden, als dass diese Vernachlässigung dieser ganzen Gegend mit Absicht geschah.

Dem gestellten Ansuchen hat nun die Nordbahn-Verwaltung nicht entsprochen und ist nicht gewillt, auch fernerhin diesem gerechtfertigten Anliegen nachzukommen; dieselbe motivirt ihre ablehnende Haltung damit, dass die genannten Schnellzüge — neben welchen seit 1. Mai l. J. die sogenannten Expresszüge mit grösserer Fahrgeschwindigkeit, und zwar die Züge Nr. 5 und 6 verkehren — dem internationalen Fernverkehre zu dienen haben, um fremde Anschlüsse mit knappen Intervallen herzustellen.

Dies trifft bei den angeführten Stationen Leipnik und Stauding doch nicht zu, ja selbst die Entfernungen dieser Städte ab Wien gerechnet kommen den Fahrstrecken Wien—Holleschau mit 187 km, Wien—Zborowitz mit 196 km, Wien—Kojetein mit 186 km und —Kremsier mit 178 km nicht weit vor, ganz abgesehen von den anderen Stationen der Städtebahn bis Mistek-Friedek, und erscheint es als eine freie Ausflucht der Nordbahn-Verwaltung, dass gegen Abkürzung der Fahrdauer eine Restringirung der Aufenthaltsstationen vorgenommen werden musste.

Die Einführung der Personenzüge Nr. 13 und 14 ist keineswegs geeignet, einen Ersatz für den Ausfall der Aufenthaltsstationen bei den Zügen Nr. 1 und 2 in Hullein zu bieten.

Das Anhalten der Schnellzüge Nr. 1 und 2 in Hullein ist schon mit Rücksicht darauf, dass die Expresszüge Nr. 5 und 6, die dem internationalen Fernverkehr dienen, daselbst nicht anhalten, nothwendig, und nachdem die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht gewillt ist, eine Aenderung in dem Fahrplane in der Weise eintreten zu lassen, dass die Schnellzüge 1 und 2 in Hullein anhalten und Anschluss haben, stellen die Gefertigten an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister mit Rücksicht darauf, als dieser Fahrplan vom hohen k. k. Handelsministerium genehmigt worden ist, die Anfrage:

„Ist Seine Excellenz der Herr Handelsminister gewillt, den ihm gesetzlich zustehenden Einfluss auf Abänderung des Fahrplanes in der Richtung geltend zu machen, dass die Eilzüge Nr. 1 und 2 in der Kreuzungsstation Hullein der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anhalten?"

Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses hat in seiner Sitzung vom 29. Mai die Berathung über das Gesetz, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, zu Ende geführt und den Gesetzentwurf unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Triest-Sessana. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 26. Mai die k. k. Statthalterei in Triest beauftragt, hinsichtlich des von Ludwig Nairz, Fabrikant, und Carl Pelz, Ingenieur in Triest, vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige, mit der Spurweite von 0·76 m auszuführende Localbahn (Dampftramway) von Triest über Opčina nach Sessana im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten. [H.-M.-Z. 27.945.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag: Herstellung eines Frachtgeleises und eines Verladeplatzes in der Haltestelle Chotovin: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Tabor hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung eines Frachtengeleises und eines chaussirten Verladeplatzes in der Haltestelle Chotovin für den 5. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.244.]

— (Erweiterung der Station Schwarzenau-Zwettl: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Schwarzenau-Zwettl für den 8. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 9351.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Bauliche Herstellungen in Gumpoldskirchen und Pfaffstätten.) Für die aus Anlass der Umwandlung der Stationen Gumpoldskirchen und Pfaffstätten in Doppelstationen herzustellenden Aufnahmsgebäude wurde der Bauconsens ertheilt. [30. April, Z. 21.630.]

— (Genehmigung von Projectsplänen.) Die Pläne, umfassend das Detailproject für die Unterführung des Hauptunrathscanals und eines Rohrstranges der Hochquellen-Wasserleitung unter dem Einschnitte in km 3·8/9 nächst der Philadelphia-Brücke in Meidling, sowie das während der Bauausführung erforderliche Provisorium wurden genehmigt. [8. Mai, Z. 26.528.]

— (Umgestaltung eines Wegschrankens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umgestaltung des Handschrankens bei der Wegübersetzung in km 248·960 in einen Zugschranken unter gleichzeitiger Versetzung des Zugständers vom Schranken in km 248·317 zum Wächterhause Nr. 390 der Bauconsens ertheilt. [22. April, Z. 23.534.]

— (Schaffung einer Abhilfe gegen das Scheuwerden der Pferde bei der Ueberfahrtbrücke in der Station Leobersdorf: Localcommission.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Localcommission hinsichtlich der zu schaffenden Abhilfe über die mehrfach vorgekommenen Beschwerden wegen Scheuwerdens der Pferde beim Passiren der Ueberfahrtbrücke in der Station Leobersdorf für den 7. Juni anberaumt und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [H.-M.-Z. 27.663.]

— (Linie Kufstein—Ala: Geleiseumgestaltung in Bozen.) Behufs Verbesserung der Einfahrt der Personenzüge in der Station Bozen wurde eine Umgestaltung der Geleise vorgenommen. [19. April, Z. 22.727.]

— (Linie Mödling—Laxenburg: Aufstellung einer Apparathütte.) Nächst dem Wächterhause 1a an der Kreuzung der Linie Mödling—Laxenburg mit der Triester Reichsstrasse und der Localbahn Wien-Wr. Neudorf wurde eine Apparathütte hergestellt. [9. Mai, Z. 26.969.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Anbringung von Sicherheitsringen.) Zur Sicherung gegen das Loswerden der Oberbau-Kuppelungsbolzenmuttern wurden in den Hauptgeleisen der Linie Wien—Aspang Grove'sche Sicherheitsringe eingelegt. [5. Mai, Z. 22.412.]

Elektrische Bahn Baden-Vöslau. (Bauherstellungen.) Das von der Bauunternehmung Leo Arnoldi in Wien vorgelegte Project für eine Telephonhütte, ferner einer Wartehalle nächst der Abzweigung der elektrischen Bahn Baden-Vöslau von der Helenenthal-Linie, sowie für eine provisorische Wartehalle in Vöslau wurde gutgeheissen und an die Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens zu ertheilen. [H.-M.-Z. 26.975.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Geleisereconstruction und Sicherungsanlage in Mariaschein: Politische Begehung.) Der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für eine Geleisereconstruction und Aufstellung einer Sicherungsanlage in der Station Mariaschein für den 6. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.534.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (In der Station Krakau dürfen die mit lebenden Thieren beladenen Wagen mittelst Rollenlassens verschoben werden.) Die gemeinsamen Bestimmungen der österr.-ungar. Eisenbahnen für die Manipulation beim Gepäcks- und Gütertransporte enthalten im Theile III die Vorschrift, dass die mit Vieh beladenen Wagen nicht durch „Rollenlassen" verschoben werden dürfen, und es ist diese Bestimmung auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch in die Instruction für die Aufnahme und Beförderung von lebenden Thieren und thierischen Rohstoffen aufgenommen worden. Nachdem nun in der Station Krakau von den nordöstlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen viele mit lebenden Thieren beladene Wagen, und zwar nicht selten in ganzen Zügen einlaufen, und diese Wagen nach den Bestimmungsstationen rangirt werden müssen, was stets mit umfangreichen Verschiebungen verbunden ist, so kann diese Rangirung innerhalb der normirten Aufenthaltszeiten nicht bewerkstelligt werden, wenn dabei das Rollenlassen der Wagen unterbleiben und ein jeder zu verschiebende Wagen oder jede Wagenpartie mit der Locomotive bis an Ort und Stelle gebracht werden soll. Um diesem Uebelstande zu begegnen, hat die k. k. General-Inspection über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums die von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angesuchte Bewilligung, in der Station Krakau die mit lebendem Vieh beladenen Wagen mittelst Rollenlassens verschieben zu dürfen, ausnahmsweise bis auf Weiteres unter der Bedingung ertheilt, dass sich im Sinne des Punktes 51 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe während des Rollenlassens der mit lebenden Thieren beladenen Wagen in denselben keine Viehbegleiter befinden dürfen, und dass diese Verschubweise nur im Falle zwingender Nothwendigkeit und mit Beachtung aller gebotenen Vorsicht ausgeführt werde. [G.-I.-Z. 448.]

— (Erweiterung der Telephonanlage auf dem Bahnhofe in Olmütz.) Die auf dem Bahnhofe in Olmütz bestehende Telephonanlage wird durch die Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen den Stationsaufseherposten an den beiden Bahnhofsenden erweitert werden. Die Einleitungen zur Herstellung dieser Telephonlinie erfolgten im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Brünn, welche Behörde auch die Ausführung der für diesen Zweck erforderlichen Leitungsarbeiten übernommenen hat. Nach Herstellung dieser Telephonlinie werden in der Station Olmütz vier telephonische Verbindungen vorhanden sein, und zwar zwischen der Verkehrskanzlei und den Stationsaufseherposten bei den südlichen und bei den nördlichen Einfahrtswechseln, dann zwischen der Transitkanzlei (im Aufnahmsgebäude) und der Kanzlei des Expeditsleiters im Gütermagazin und zwischen dem südlichen und dem nördlichen Stationsaufseherposten. [G.-I.-Z. 9609.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Köbánya [Steinbruch].) Die Direction der königl. Ungarischen Staatsbahnen hat eine wesentliche Erweiterung der Station Köbánya, deren derzeitige Anlage den Anforderungen des sich von dort aus verzweigenden, zum Theil internationalen Verkehres beiweitem nicht mehr entspricht, beschlossen. Köbánya ist ein Budapest zunächst gelegener und die Budapester Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wesentlich entlastender Knotenpunkt, welcher von den Linien (Wien—) Marchegg—Budapest—Köbánya—Orsova—Verciorova, Budapest—Köbánya—Hatvan—Ruttka (—Oderberg—Berlin), Budapest—Köbánya—Miskolcz (—Lemberg)—Kassa (—Oderberg—Berlin), Budapest—Köbánya—Gödöllö—Hatvan, Budapest—Köbánya—Nagyvárad (Grosswardein)—Brasso (Kronstadt)—Predeal (—Bukarest) und Budapest—Köbánya—Arad—Tövis, ferner von der Localbahn Budapest—Köbánya—Lajos-Mizse berührt wird, schliesslich mit der Station Köbánya-Hizlalda (Schweinemast) des internationalen Borstenviehverkehres verbunden ist. Durch die projectirte Erweiterung wird Köbánya den Rang einer Frachtenstation ersten Ranges gewinnen und von Bedeutung für die Continuität des internationalen Transitverkehres sein, dessen rasche Abwicklung durch Verschubsschwierigkeiten im Bereiche der Budapester Bahnhöfe Verzögerungen erleidet.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes betreffend die projectirte Zalathalbahn [Zala-Szent-Grót—Zala-Apátin—Balaton-Szent-György und Zala-Apátin—Komárváros.]) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 52 vom 1. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Concessionirung einer in Fortsetzung der Localbahn Türje—Zala-Szent-Grót (Flügelbahn der Linie Pozsony (Pressburg)—Kis-Czell—Türje—Csáktornya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden „Transdanubischen Localbahnen) von deren Endstation Zala-Szent-Grót ausgehenden, bis Zala-Apátin führenden und von dort aus die erstgenannte Linie einerseits in der Station Balaton-Szent-György, andererseits in der Station Komárváros mit der Linie Budapest (Ofen)—Balaton-Szent-György—Komárváros—Kanizsa—Pragerhof verbindenden Eisenbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 29, 71 und 124 ex 1894). Das effective Baucapital dieser vom Grafen Josef Batthány im Vereine mit der „Transdanubischen Localbahn-Actiengesellschaft" (früher Krauss & Comp., München) projectirten, insgesammt 42·5 km langen, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 als normalspurige Localbahnen zu erbauenden Linien ist mit 1,432.000 fl., d. i. 33.694 fl. per laufendes Kilometer normirt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 30. April 1895, Z. 17.774, der Budapest-Rákospalotaer Strasseneisenbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9 [Concessionsurkunde]) für eine im Anschlusse an ihre derzeitige Betriebslinie mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche des Gemeindegebietes von Rákospalota verzweigende Flügelbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 30. April 1895, Z. 21.650, den Einwohnern von Kis-Marton (Eisenstadt), Dr. Josef Haller und Mathias Laschober, für eine Fortsetzung der projectirten Localbahn Vulka-Pordány (Prodersdorf [Station der Eisenbahn Györ (Raab)—Sopron (Oedenburg)—Vulka-Pordány—Ebenfurt]—Pándorf (Station der Hauptlinie Budapest—Pándorf—Bruck a. d. Leitha der königl. Ungarischen Staatsbahnen) [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1894, Vorconcession Post 2] abzweigende und diese über Gáta, Körtvélyes und die Gemarkung der Gemeinde Köpcsény in der Station Ligetfalu mit der Linie Pozsony—Ujváros (Pressburg—Neustift)—Ligetfalu—Szombathely verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung von Tour- und Retourkarten im Bereiche der Strecke Budapest [Ofen]—Kanizsa—Pragerhof.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass während der Dauer der diesjährigen Sommerfahrordnung im Wechselverkehre der Plattensee-Stationen zwischen Siófok und Balaton-Szent-György acht Tage giltige Tour- und Retourkarten zu bedeutend ermässigtem Preise zur Ausgabe gelangen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis zum 9. Juni.

Adriatischer Dienst.

4. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

5. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

6. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta", Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

6. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimilano", Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

7. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae", Capitän L. de Leitner nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

7. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

8. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän F. Mosca, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino", Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

9. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

4. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän E. Klun, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea", Capitän V. Cattarinich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührnng von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Manra, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

7. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.

8. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapeznnt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna nnd Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juni, nm 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Poseidon", Capitän T. Rassevich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

20. „ um Mitternacht: Dampfer „Gisela", Capitän R. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 30. Mai herausgegebene LXXXII. Stück enthält unter

Nr. 970: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. Mai 1895, Z. 76.081, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbanya) und dem Pester Comitate in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 971: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 25. Mai 1895, Z. 8532, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbanya) und dem Pester Comitate in Ungarn in die Bukowina.

Nr. 972: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. Mai 1895, Z. 18.673, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Budapest und Steinbruch (Köbanya), sowie aus dem Comitate Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun überhaupt nach Mähren.

Nr. 973: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 24. Mai 1895, Z. 9309, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Budapest und Steinbruch, sowie aus dem Comitate Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 974: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 26. Mai 1895, Z. 5883, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von lebenden Klauenthieren aus Bayern nach Salzburg.

Nr. 975: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 25. Mai 1895, Z. 5788, mittelst welcher die hinsichtlich des Verkehres mit Klauenthieren vom Central-Viehmarkte Wien-St. Marx und aus Ungarn nach Salzburg getroffenen Verfügungen in Erinnerung gebracht werden.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 31. Mai herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 976: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 24. Mai 1895, Z. 13.473, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbanya) und dem Pester Comitate in Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 977: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 25. Mai 1895, Z. 10.224, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch (Köbanya) und dem Pester Comitate in das Küstenland.

— (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 4. Juni herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 978: Verzeichniss der von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh auf Grund des Art. 5 des Viehseuchen-Uebereinkommens vom 6. December 1891, sowie Ziffer 5 des Schlussprotokolles verboten ist.

Nr. 979: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Juni 1895, Z. 53.263, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Bihar, Csanád, Moson, Szabolcs und Vas, sowie aus dem Stadtgebiete Nagy-Várad in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 980: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 1. Juni 1895, Z. 52.691, betreffend das vom kgl. ungar. Ackerbauministerium erlassene Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Niederösterreich nach Ungarn.

Nr. 981: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. Mai 1895, Z. 80.083, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie aus dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 982: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 29. Mai 1895, Z. 8482, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen und Schweinen aus dem rumänischen Districte Botuschani in die Bukowina.

Dividenden.

Prag-Duxer Eisenbahn. Vom 1. Juni ab: Dividendencoupon Nr. 7 der Prioritätsactien fl. 6.— ö. W. Dividendencoupon Nr. 24 der Stammactien fl. 3.— ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Vom 22. Mai ab fl. 14.— ö. W.

Kolomeaer Localbahnen. Für die Prioritätsactie fl. 8.— österr. Währung.

Eisenbahn Lemberg-Belzec. Für die Prioritätsactie fl. 10.— österr. Währung, für die Stammactie fl. 2.— ö. W.

Eisenbahn Wien-Aspang fl. 8.— ö. W.

Internationale Waggonleih-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab fl. 25.— ö. W.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab fl. 25.— ö. W.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. Für die Prioritätsactie fl. 9.— ö. W., für die Stammactie fl. 1.50 österr. Währung.

Ungarische Dampfschiffahrts - Actiengesellschaft. Vom 31. Mai ab fl. 5.— ö. W.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Juni ab Frcs. 4.—.

Generalversammlungen.

8. Juni: Bukowinaer Localbahnen.
10. „ Localbahn Wodňan-Prachatitz.
11. „ Böhmische Westbahn.
11. „ Barcs-Pakraczer Eisenbahn.
15. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
19. „ Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
19. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).
24. „ Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor.
26. „ Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
27. „ Unterkrainer Bahn.
28. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Personentarife.

Die mit Kundmachung vom 13. Mai 1895 im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 57 vom 16. Mai 1895 mit 30. Juni 1895 zur Aufhebung bestimmten Tarife, und zwar:

1. Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, sammt zugehörigem Nachtrage I.
2. Tarif für den Personenverkehr für einige derzeit concurrenzirte Relationen, giltig vom 16. Juni 1890.
3. Tarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. October 1876, sammt zugehörigen Nachträgen I—VIII.
4. Gebührentarife für den Personen- und Gepäckstransport, dann für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn, giltig vom 1. Jänner 1891, sammt zugehörigem Nachtrage I

bleiben über obigen Termin hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 2. Juni 1895. [390]

Internationaler Rundreiseverkehr mit Frankreich und England.

Ausgabe des I. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1895 gelangte der Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1894 giltigen Tarife für die Französisch - Belgisch - Luxemburgisch - Deutsch-Schweizerisch - Oesterreichischen Rundreiseverkehre zur Einführung.

Derselbe enthält lediglich Aenderungen, bezw. Ergänzungen der ausserösterreichischen Rundreisen.

Wien, am 3. Juni 1895. [391]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc.

Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Jänner 1895 ist mit Giltigkeit ab 15. Juni 1895 in der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren bei Serie B die Position 9 „Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne oder gusseiserne (wegen zerlegter Maschinen siehe unter C)“, zu streichen.

Wien, am 28. Mai 1895. [392]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhm. Nordbahn über Bodenbach-Aussig.

Directe Personenzugskarten Karlsbad—Zwickau.

Für den directen Personenverkehr zwischen Karlsbad und Zwickau i. B. gelangen bis auf Weiteres einfache Personenzugs-Fahrkarten III. Cl. über Komotau—Aussig—Bodenbach, bezw. umgekehrt zum Preise von 2·26 fl. ö. W. zur Ausgabe.

Prag, am 31. Mai 1895. [393]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
zugleich Namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Einführung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen (Locomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Suczawa, Predeal und Verciorova andererseits.

Mit 15. Juni 1895 gelangt der angeführte Ausnahmetarif zur Einführung und tritt zugleich der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen von österr.-ungar. Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova vom 1. October 1892 ausser Kraft.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 10 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 29. Mai 1895. [394]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Meran und Stationen der Südbahn.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1895 tritt für obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 15. Juni 1891 sammt Nachtrag aufgehoben wird.

Preis 20 Heller.

Wien, am 5. Juni 1895. [395]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Bažanowitz.

Am 10. Juni 1895 wird die zwischen der Haltestelle Teschen-Boberthal und der Station Golleschau der Linie Kojetein—Bielitz gelegene Haltestelle Bažanowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, sowie aus den für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden sämmtliche in der

Strecke Friedek-Mistek—Bielitz verkehrenden und aus dem affichirten Fahrplan-Plakate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ddto. 1. Mai 1895 ersichtlichen Personenzüge zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden anhalten, aus welchen Plakaten auch die Abfahrtszeiten dieser Züge von dieser Haltestelle zu entnehmen sind.

Wien, am 4. Juni 1895. [396]

Sonstige Nachrichten.

Zusammenstellbare Fahrscheine für Eisenbahn- und Dampfschiffverkehr zwischen Wien und Orsova. (Routenverzeichniss.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Einvernehmen mit der Direction der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Fahrscheine zur Ausgabe gelangen, welche im zusammenstellbaren Fahrscheinverkehr zwischen Wien (via Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft oder Nordbahn) — Marchegg — Pozsony (Pressburg), Pozsony—Budapest, Budapest — Semlin, Budapest — Báziás, Budapest — Orsova, Báziás—Belgrad, Báziás—Orsova, Wien (via Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft oder Nordbahn) und Wien (via Marchegg oder Bruck a. L.—Budapest (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) nach Belieben von den Reisenden auch auf den Personenschiffen der Ersten Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und zwar auf den gleichen Schiffsstrecken benützt werden können. Die Fahrscheine sind an den Personencassen sowohl der Eisenbahn- als Dampfschiff-Stationen ohne irgend welche Aufzahlung gegen normale Fahrkarten umzutauschen.

Kgl. Eisenbahn-Direction Berlin. (Wollsendungen nach Berlin.) Die Beförderung der für den diesjährigen, in der Zeit vom 19. bis 21. Juni auf dem Lagerhof bei Gesundbrunnen stattfindenden Wollmarkt eingehenden Wollsendungen wird nach und von der Station Lagerhof bei Gesundbrunnen mittelst der Ringbahn und des Geleiseanschlusses der Terrain-Gesellschaft Lagerhof unter folgenden Bedingungen erfolgen:

1. Die auf den hier mündenden Eisenbahnen eingehenden Wollsendungen werden über die Ringbahn nach dem Lagerhof an die Terrain-Gesellschaft Lagerhof befördert, falls die Frachtbriefe deren Adresse tragen. Haben die ursprünglichen Frachtbriefe der ankommenden Wollsendungen eine andere Adresse, so bleibt es dem Adressaten überlassen, nach Verständigung mit der Terrain-Gesellschaft Lagerhof die Weiterbeförderung und Aushändigung der Sendungen an diese bei der hiesigen Güterabfertigungsstelle der zuführenden Bahn, an welche zunächst die Fracht bis Berlin zu zahlen ist, zu beantragen, und werden die Sendungen alsdann in der gewünschten Weise über die Ringbahn befördert werden.
2. Die auf dem Lagerhofe zur Auflieferung kommenden Wollsendungen werden auf dem Schienenwege den betreffenden Anschlussbahnen zugeführt, wenn sie von der Terrain-Gesellschaft Lagerhof als Versenderin aufgeliefert werden.
3. Für die Beförderung der Wollsendungen nach und von dem Lagerhofe kommen die tarifmässigen Gebühren zur Erhebung. Die Abfertigung erfolgt durch die auf dem Lagerhofe eingerichtete Güterabfertigungsstelle.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. (Tectur zum Theil I und Nachträge zu Theil II, III A und III B.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai a./1. Juni n. St. wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil I, ein Deckblatt, zum Theil II der II. Nachtrag und zu den Theilen III A und III B je der I. Nachtrag eingeführt. Diese Druckstücke enthalten zum Theil die in Folge Neugestaltung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bedingten Abänderungen der Verwaltungs- und Stationsbezeichnungen, zum Theil Ergänzungen und Berichtigungen der bestehenden Waarenclassification und Frachtsätze. Soweit durch die Nachträge nicht bereits früher bekannt gemachte Tariferhöhungen eingeführt werden, gelten diese erst vom 20. Juni alten/1. Juli neuen Stils ab. Druckstücke des Deckblattes und der Tarifnachträge sind auf den Verbandsstationen kostenfrei erhältlich.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. (Kohlenausnahmetarif 8.) Mit Giltigkeit vom 18. Mai wurde der im Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr vorgesehene Ausnahmetarif 8 für Braun- und Steinkohlen in Sendungen von 10.000 und 50.000 kg zwischen Wittenberge (Elbhafen) und verschiedenen Stationen der Prignitzer und Wittenberge - Perleberger Eisenbahn auf den Verkehr mit den Stationen Gross-Hasslow, Dranse, Buschhof der Prignitzer Eisenbahn und Mirow, Wesenberg, Gross-Quassero der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das diesseitige Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction Altona Auskunft.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Zusatzbestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung.) Die in den Gruppen- und Gruppenwechsel-Tarifen der Preussischen Staatseisenbahnen enthaltene zusätzliche Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, welche lautet:

„Leicht zerbrechliche Gegenstände, als Gipsfiguren, Steingut-, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaaren, werden bei Aufgabe als Stückgut auch unverpackt angenommen, wenn die Auflieferung in Mengen von mindestens 1000 kg erfolgt, oder der Absender sich im Frachtbriefe zur Zahlung der Fracht für 1000 kg bereit erklärt. Thonröhren und Steingutröhren werden unverpackt auch in Mengen unter 1000 kg unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewicht zur Beförderung zugelassen"

wird mit sofortiger Giltigkeit auf den Bereich des Hanseatisch-Ostdeutschen und des Berlin-Hanseatischen Verbandes ausgedehnt.

Deutsch - Luxemburgischer Verkehr. (Tarifnachträge.) Zu den Theilen I der Tarife für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Jänner 1893 traten am 1. Juni Nachträge in Geltung, und zwar ein Nachtrag III zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) und ein Nachtrag II zum Allgemeinen Eisenbahntarif (Theil I) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Durch dieselben gelangen diejenigen Aenderungen und Ergänzungen in Bezug auf die zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, die Allgemeinen Tarifvorschriften und den Nebengebührentarif zur Durchführung, welche am 1. April in den Theilen I für die inneren deutschen Verkehre eingetreten sind. Durch den Nachtrag II zum Theil I für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen wird die Bestimmung des Reglements, dass jedem Begleiter von Viehsendungen gestattet ist, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen, aufgehoben. Diese Aenderung tritt indessen, soweit damit eine Frachterhöhung verbunden ist, erst am 1. Juli in Geltung. Druckabzüge dieser Nachträge können von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Strassburg. (Tarif-Theil II für die Beförderung von Leichen etc.) Am 1. Juni gelangte an Stelle des Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Binnenverkehre, Theil II, vom 1. Jänner 1893 nebst Nachtrag ein neuer Theil II zur Einführung. Derselbe enthält ein abgeändertes und ergänztes Verzeichniss der Stationen etc. mit beschränkter Abfertigungsbefugniss.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. (Nachträge VI.) Am 1. Juni gelangten die Nachträge VI zu den Tarifheften Nr. 1 bis 4 zur Einführung. Sie enthalten im Wesentlichen:

1. eine Aenderung des Vorwortes;
2. Aenderungen von Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Bodenbach, Tetschen, Klingenthal, Reitzenhain und Warnsdorf einerseits und den Verbandsstationen der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn andererseits, sowie zwischen den Stationen Ebersbach, Reichenberg und Weipert einerseits und einzelnen Stationen der Pfälzischen Bahn andererseits.

   Die hiebei theilweise eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst vom 15. Juli an Giltigkeit.
3. Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen: Dittersdorf b. Chemnitz, Bad Elster, Mylau-Bahnhof, Mylau-Haltestelle, Reichenbach i. V. (unt. Bhf.) und Beerwalde i. S.-A. der Sächsischen Staatsbahn (für letztere Station nur mit der Reichsbahn, Tarifheft Nr. 4, und mit Basel, Bad. Staatsb.).
4. Desgleichen für die neu einbezogenen Stationen Obertsroth und Oeflingen der Badischen Staatsbahn und Stationen der Kaiserstuhlbahn (für letztere nur mit den preussisch-sächsischen Mitbewerbsstationen Elsterwerda etc.).
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
922	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Benzin aus Erdöl	Merö-Telegd	Oderberg transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	.	102 kr. inclus. Oderberger Ueberfuhrsgebühr		Im Kartirungswege		
923	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Roheisen etc. laut Ausnahmetarif IV unseres Local-Gütertarifes	Zsolna	Trzynietz	Bei Einhaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes IV unseres Local-Gütertarifes	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1895	Localtarif	21·7 kr.	13·5 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		
924	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus der Pos. 8, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Džbell-Jessenetz (via Čellechowitz)	Olmütz Stadt (via Čellechowitz)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	12 kr. ö. W.	10 kr. ö. W.	2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
925	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kiessand aus der Pos. E. 20, ferner Bruchsteine und Schotter aus der Pos. 8, 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	den zwischen km 8—10 nächst Brzuchowice gelegenen Sandgruben, bezw. Steinbrüchen	Lemberg loco	Ablieferung eines jährlichen Minimalquantums von 330 Wagen. Beförderung in ganzen Zügen von mindest. 15 Wagen pro Zug. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W. 5·3	4·0	1·3	Im Kartirungswege		Die in Nr. 147 dieses Blattes vom 22. December 1894 unter fortlauf. Nr. 2584 und die in Nr. 10 dieses Blattes vom 22. Jänner 1895 unter fortlauf. Nr. 196 publicirten Frachtermässigungen werden hiemit aufgehoben
					Lemberg (Abladestelle bei km 1·8)				5·3	3·2	2·1			
					Lemberg-Kleparów				4·1	3·0	1·1			
				den in der Strecke Brzuchowice—Zawadow zwischen km 10—14 gelegenen Sandgruben, bezw. Steinbrüchen	Lemberg loco				7·1	6·0	1·1			
					Lemberg (Abladestelle bei km 1·8)				7·1	5·2	1·9			
					Lemberg-Kleparów				5·9	4·6	1·3			

926 — K.k.St.B. — Südbahn-Gesellschaft

Ergänzung.

In der in der Nummer 61 dieses Blattes vom 25. Mai unter fortlaufender Nr. 860 erschienenen Ergänzung ist im letzten Alinea nach den Worten: „der politischen Bezirke Laibach und Stein“ nachzutragen: „**sowie für Baumaterialien-Sendungen nach den Ortschaften des politischen Bezirkes Krainburg**“ und in Verbindung hiemit im Weiteren nach den Worten: „der k. k. Bezirkshauptmannschaft Laibach, bezw. Stein“ einzuschalten: „**resp. Krainburg**“.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
927	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		a) beladene Möbelwagen } als Frachtgut b) leere „	Wels (oder umgekehrt)	Unterrohr transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Abschnitt G, 27, VI, a, 2	Frachtsätze der Stückgut-Classe I	a) Für das Effectivgewicht des Möbelwagens die Frachtsätze der Wagenladungs-Classe C und für das Effectivgewicht der Umzugseffecten, mindestens aber für 1000 kg pro Möbelwagen, die Frachtsätze der Stückgut-Classe I; b) für das Effectivgewicht des Möbelwagens, mindestens jedoch für 2500 kg pro Möbelwagen, die Frachtsätze der Wagenladungs-Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
928	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Holz der Pos. H, 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	auf sämmtlichen Linien der Localbahnen Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Frachtsätze der Wagenladungs-Classe C	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Brennholz aus der Pos. H, 20, I der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hartberg	Fehring Landesgrenze transit				28·6	19	9·6			
			Holz aus der Pos. H, 20 (mit Ausnahme von Brennholz) der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hartberg	Fehring Landesgrenze transit				28·6	20	8·6			
929	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Schleifholz der Pos. H, 20, 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Skofelca	Görz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	35 kr.	32·4 kr.	2·6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
930	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahnstationen	B o z e n - G r i e s	Sendungen müssen nachweislich für Hôtelbauten am Mendelpasse bestimmt, an die betreffende Bauleitung adressirt sein und mindestens 40 km auf der Südbahn durchlaufen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	V a r i a b e l	50% Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimaleinheitssatze von 0·26 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10000 kg pro verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10000 kg, insoferne für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt, unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10000 kg pro Wagen; endlich mit einem Minimaleinheitssatze von 0·32 h pro 100 kg und 1 km bei Sendungen in geringeren Quantitäten		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die betreffende Bauleitung als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
931	Südbahn-Gesellschaft		Reis der Pos. R—5, Reishülsen " " A—22, Reiskleie " " A—22, Reismehl " " R—5, Reisstaub " " A—22 des Tarifes, Theil I	R o v e r e d o	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die für Güter der Classe A laut Tarif Theil I normirten Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	Heller 251	Heller 192	Heller 59	Im Kartirungswege		
					Villach S.B.				238	178	60			
932	Südbahn-Gesellschaft		E i e r	Sziszek	R a n n	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	94 Heller incl. ungar. Steuer	79 Heller incl. ungar. Steuer	15 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
933	**Südbahn-Gesellschaft**		Ochsen, lebende, in ganzen Wagenladungen bei frachtgutmässiger Beförderung	Zágráb S.B.	Triest S.B.	Aufrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV a des Localtarifes der Südbahn	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	463 Heller pro m² Ladefläche	360 Heller pro m² Ladefläche des verwendeten Wagens incl. ungar. Steuer	103 Heller pro m² Ladefläche	Im Kartirungswege		
934	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Kohle, mineralische, steirischer Provenienz	Wr.-Neustadt transit	Biedermannsdorf (für die Ziegelwerke Biedermannsdorf und Guntramsdorf)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localgütertarif	12·3	7·0	5·3	Kartirung		In diesem Frachtsatze ist die Zustreifgebühr für die Ueberstellung in die Ziegelwerke bereits inbegriffen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 8. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 31. Mai 1895, Z. 28.953, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Liste der nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens zu tarifirenden Artikel.

Der Staatseisenbahnrath hat in der Sitzung vom 27. Mai d. J. rücksichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte die nachstehenden Wünsche ausgesprochen:

1. Das Handelsministerium wolle bei den Bahnverwaltungen dahin wirken, dass die Artikel Eisen und Stahl der Position E-8 der Güterclassification des gemeinsamen Tariftheiles I aus der Liste der nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens tarifirenden Artikel ausgeschieden werden;

2. dass bei jenen Gütern, bei welchen die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens zu Grunde gelegt wird, für Wagen mit anderem Ladegewichte als 10, 12·5 und 15 Tonnen das Ladegewicht

a) von mehr als 10 , aber weniger als 12·5 Tonnen . . . . nur für 10 Tonnen,
b) von mehr als 12·5, aber weniger als 15 Tonnen . . . . nur für 12·5 Tonnen

zu berechnen sei.

Bezüglich des Wunsches ad Punkt 1 wurde übrigens vom Referenten des Tarifcomité im Staatseisenbahnrathe bemerkt, dass zwar bei Roheisen die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte, wenn auf dieselbe Seitens der Bahnverwaltungen ein besonderer Werth gelegt würde, allenfalls zugestanden werden könnte, dass es jedoch dringend geboten erscheint, dass wenigstens bei jenen Artikeln der Position E-8, welche sich als Halbfabrikate darstellen, von der Frachtberechnung nach dem Ladegewichte Abstand genommen werde.

Diese Anregung des Staatseisenbahnrathes wird, wie aus den anverwahrten Eingaben zu entnehmen ist, auch von anderen Interessentenkreisen unterstützt und hiebei zugleich darauf hingewiesen, dass die inländische Eisenindustrie durch die Tarifirung der in die Position E-8 fallenden Artikel nach dem Ladegewichte des beigestellten Wagens gegenüber der ausländischen und speciell der deutschen Eisenindustrie wesentlich benachtheiligt ist.

Unter Bezugnahme auf diese beachtenswerthen Ausführungen wird die geehrte Verwaltung eingeladen, die vorerwähnten Anträge des Staatseisenbahnrathes noch auf die Tagesordnung der nächsten, für den 12. Juni d. J. in Aussicht genommenen gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu setzen und insbesondere bezüglich des Wunsches ad Punkt 1 alle jene Einleitungen zu treffen, damit derselbe in dieser Directoren-Conferenz bereits der definitiven Beschlussfassung zugeführt und womöglich noch in dem Nachtrage VIII zum gemeinsamen Tariftheile I zur Durchführung gelangen kann.

Was dagegen den oberwähnten, mit den deutschen Tarifvorschriften übereinstimmenden Wunsch ad Punkt 2 anbelangt, so hätte die Hinausgabe des genannten Nachtrages durch die diesbezüglichen Verhandlungen keine Verzögerung zu erleiden.

Der Herr königl. ungarische Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung zu ermächtigen.

Wien, am 31. Mai 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Baden (Pelzgasse)—Vöslau.

Am 22. Mai l. J. wurde die normalspurige, aus der Helenenthal-Linie bei der Pelzgasse in Baden abzweigende und nach Vöslau führende Strecke der elektrischen Localbahn Baden-Vöslau mit den Haltestellen Sauerhof, Elisabethstrasse, Soos, Badenerstrasse, Schlumbergerstrasse, Raulestrasse und der Endstation Vöslau (Bad) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Den Betrieb auf dieser nur für den Personenverkehr eingerichteten Theilstrecke führt die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Wien, am 31. Mai 1895. Z. 10.530/L.-B.-A.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1895

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1895 mit jenen der gleichen Periode 1894.

Im Monate April 1895 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate April 1895 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 12,307.555 Personen und 8,441.413 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 26,858.978 fl. erzielt, d. i. per Kilometer 906 fl. — Im gleichen Monate 1894 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11,058.285 Personen und 8,538.057 t Güter 27,243.782 fl. oder per Kilometer 947 fl., daher resultirt für den Monat April 1895 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4·3 pCt.

In den ersten vier Monaten 1895 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 39,749.788 Personen und 34,111.915 t Güter, gegen 38,666.631 Personen und 33,606.977 t Güter im Jahre 1894, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1895 auf 102,077.392 fl., im Vorjahre auf 105,034,868 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 29.647 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28.715 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1895 auf 3443 fl., gegen 3658 fl. im Vorjahre, d. i. um 215 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1895 auf 10.329 fl., gegen 10.974 fl. im Vorjahre, d. i. um 645 fl., mithin um 5·9 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1895 per Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1895 Gulden
A. Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen:	
1. K. k. Staatsbahn Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn)	83.442
2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	51.147
3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	30.813
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	29.697
5. Leoben-Vordernberger Bahn	22.647
6. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	22.062
7. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	21.072
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	18.354
9. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.403
10. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	17.040
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.338
12. Oesterr Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.181
13. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.831
14. Böhmische Nordbahn	12.366
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.460
16. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10.170
17. K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.861
18. Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.822
19. Kgl. Ungarische Staatsbahnen	9.699
20. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9.675
21. Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.921
22. Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.570
23. Eisenbahn Wien-Aspang	6.564
24. Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	5.958
B. Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.	
1. Localbahn Swoleňowes-Smečna	19.970
2. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15.231
3. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	13.569
4. Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11.961
5. Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz (Dampftramway)	10.311
6. Brünner Localeisenb.-Ges. (Dampftramway)	9.270
7. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	9.255
8. Stauding-Stramberger Localbahn	9.243
9. Bozen-Meraner Bahn	9.087
10. Kuttenberger Localbahn	8.250
11. Neutitscheiner Localbahn	8.079
12. Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7.113
13. Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.378
14. Localbahn Dolina-Wygoda	6.012
15. K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	5.976
16. Budapester Localbahnen	5.670
17. Localbahn Petroszény-Lupény	5.583
18. Dampftramway-Gesells. vorm. Krauss & Co.	5.298
19. Wiener Localbahnen-Actiengesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf)	4.767
20. Localbahn Innsbruck-Hall i. T (Dampftramway)	4.296
21. Localbahn Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbrunn	3.864
22. Steiermärk. Landesbahn (Localb. Cilli-Wöllan)	3.861
23. Poprádthal-Bahn	3.843
24. Gölnitzthal-Bahn	3.825
25. Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.729
26. K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	3.645

27.	Unterkrainer Bahnen	3.615
28.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.603
29.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.582
30.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	3.453
31.	Eisenbahn Vinkovce-Brčka	3.204
32.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.072
33.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.985
34.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.970
35.	Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2.904
36.	Ungthal-Bahn	2.874
37.	Kremsthal-Bahn	2.871
38.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.862
39.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Ges.	2.805
40.	Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal-) Vicinalbahn	2.775
41.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.742
42.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.715
43.	Bukowinaer Localbahnen	2.607
44.	Háromszéker Localbahnen	2.580
45.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.496
46.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.451
47.	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	2.451
48.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.439
49.	Számosthal-Bahn	2.439
50.	Localbahn Strakonitz-Winterberg	2.325
51.	Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	2.310
52.	Localbahn Zsebely-Csakovár	2.298
53.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	2.274
54.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.259
55.	Localbahn Kaschau-Torna	2.250
56.	Zagorianer Bahn	2.241
57.	Localbahn Plan-Tachau	2.238
58.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.223
59.	Localbahn Eperies-Bartfeld	2.220
60.	Terret-Kowásznaer Localbahn	2.175
61.	Localbahn Asch-Rossbach	2.169
62.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	2.160
63.	Mühlkreis-Bahn	2.157
64.	Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	2.157
65.	Localbahn Auspitz	2.124
66.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.106
67.	Torontaler Localbahnen	2.073
68.	Localbahn Wotic-Selčan	2.004
69.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely — Szász-Régen	1.998
70.	Kolomeaer Localbahnen	1.974
71.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.926
72.	Böhmische Commercialbahnen	1.920
73.	Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.869
74.	Steyrthal-Bahn	1.842
75.	Localbahn Késmárk—Szepes-Bélá	1.827
76.	Csetnekthal-Bahn	1.800
77.	Vicinalb. Debreczen—Hajdu-Nán.—B.-Mihály	1.774
78.	Muranythal-Bahn	1.719
79.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.689
80.	Biharer Vicinalbahnen	1.689
81.	Mährische Westbahn	1.683
82.	Löcsethal-Bahn	1.680
83.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.674
84.	Zsitvathal-Bahn	1.674
85.	Szilágysager Eisenbahn	1.671
86.	Localbahn Wodňan-Prachatitz	1.662
87.	Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton	1.620
88.	Slavonische Localbahn	1.599
89.	Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	1.548
90.	Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1.482
91.	Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1.482
92.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.481
93.	Localbahn Debreczin—Nagy-Léta	1.419
94.	Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	1.416
95.	Welser Localbahn	1.407
96.	Gailthal-Bahn	1.398
97.	Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	1.395
98.	Székler Eisenbahn	1.371
99.	Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	1.368
100.	Localbahn Kis-Ujszállás-Devavanya-Gyoma	1.338
101.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	1.320
102.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.311
103.	Murthal-Bahn	1.281
104.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.227
105.	Localbahn Körös-Belovár	1.218
106.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kocs-Polgar	1.212
107.	Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	1.209
108.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.194
109.	Localbahn Versec—Kubin-Dunapart	1.083
110.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.062
111.	Localbahn Steinamanger-Rum	1.056
112.	Békéser Comitatsbahnen	1.047
113.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.047
114.	Localbahn Hidegkut—Gyönk-Tamásy	1.038
115.	Felek-Fogaraser Localbahn	1.032
116.	Matraer Vicinalbahnen	966
117.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	936
118.	Localbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Várálja	885
119.	Localb. Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	864
120.	Friauler Localbahn	822
121.	Békes-Csánader Localbahn	786
122.	Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	777
123.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	699
124.	Localbahn Kaposvár-Mocsolád	642
125.	Localbahn Hermannstadt—Nagy-Disznód	495
126.	Localbahn Warasdin-Golubovec	492
127.	Localbahn Borossebes-Menyháza	372
128.	Taraczthal-Bahn	135

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1895 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	8·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5·4
Böhmische Nordbahn	3·0
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·4
K. k. Staatsb. Matzleinsdorf—Praterstern (Wiener Verbindungsbahn	2·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	1·7

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Potscherad-Wurzmes	218·0
Localbahn Szepes-Bélá—Podolin	49·3
Localbahn Zsebely-Csakovár	45·0
Haraszti-Ráczkever Localbahn	43·8
Localbahn Kaschau-Torna	42·3

	%
Localbahn Petroszény-Lupény	40·7
Localbahn Ruma-Vrdnik	38·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	19·9
Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	19·2
Vicinalbahn Budápest-Szt. Lörincz	17·5
Localbahn Wodňan-Prachatitz	14·2
Békés-Csánader Localbahn	13·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	11·6
Localbahn Strakonitz-Winterberg	11·4
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	11·4
Localbahn Nagy-Károly—Somkuti	11·4
Számosthal-Bahn	11·3
Localbahn Hermannstadt-Rothenthurmpass	10·9
Localbahn Balaton-Szt. György—Somogy-Szobb	10·8
Localbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasy	10·6
Slavonische Localbahn	10·5
Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely	10·1
Kremsthal-Bahn	9·0
Haromszéker Localbahnen	8·7
Poprádthal-Bahn	8·2
K. k. Staatsbahn Königshan-Schatzlar (im Privatbetriebe)	7·7
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·6
Vicinalbahn Debreczen — Hajdu-Nánas—B.-Mihály	6·9
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	6·8
Localbahn Warasdin-Golubovec	6·5
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·4
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·1
Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	5·7
Localbahn Vinkovce-Brčka	5·3
Löcsethal-Bahn	5·0
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	4·6
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·4
Neutitscheiner Localbahn	4·3
Felek-Fogaraser Localbahn	4·2
Budapester Localbahnen	4·1
Szilágysager Eisenbahn	3·5
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	3·4
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·2
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	3·0
Kuttenberger Localbahn	2·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	2·2
Brünner Localeisenb.-Gesellsch. (Dampftramway)	1·9
Bozen-Meraner Bahn	1·8
Localbahn Asch-Rossbach	1·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	1·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th.	0·8

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1895 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1894 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A) Oesterreichische und ungarische Hauptbahnen.

	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	2·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·1
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	3·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·8
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	4·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·4
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	5·9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·4
Eisenbahn Wien-Aspang	8·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	9·1
Mohács-Fünfkirchner Bahn	13·8
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	14·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	15·8
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	17·4

B) Oesterreichische und ungarische Localbahnen incl. der Dampftramways.

	%
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·1
Bihárer Vicinalbahn	0·2
Vicinalbahn Száthmár—Nagy-Bánya	0·5
Mühlkreis-Bahn	0·8
Vicinalbahn Ujszász-Jaszápáth	0·8
Matraer Vicinalbahnen	0·9
Steiermärkische Landesbahnen (Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz, Kapfenberg—Au-Seewiesen)	1·0
Muranythal-Bahn	1·5
Székler Eisenbahn	2·1
Localbahn Eperies-Bartfeld	2·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	3 0
Localbahn Mösel-Hüttenberg	3·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentes	3·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	3·4
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal-)Vicinalbahn	3·4
Localbahn Keszthely—Balaton-Szt. György	3·4
Holics-Gödinger Localbahn	3·6
Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohat-Kócs-Polgar	3·8
Mährische Westbahn	4·1
Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	4·1
Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·3
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	5·6
Böhmische Commercialbahnen	5·6
Mezötur-Turkever Eisenbahn	7·4
K. k. Staatsbahn Časlau-Zawratetz (im Privatbetriebe)	9·1
Steyrthal-Bahn	9·4
Gölnitzthal-Bahn	10·1
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	10·2
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	10·7
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	10·8
Localbahn Dolina-Wygoda	12·1
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	12·3
Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	13·0
Zagorianer Bahn	13·2
Terret-Kowasznaer Localbahn	13·4
Stauding-Stramberger Localbahn	13·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	14·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	14·7
Steiermärkische Landesbahnen (Cilli-Wöllan)	15·8
Wiener Localbahn-Act.-Ges. (Wien-Wr. Neudorf-Guntramsdorf)	16·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	16·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	17·0
Kolomeaer Localbahnen	17·9
Welser Localbahn	18·3
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	19·1
Localbahn Reichenau a/K.-Solnitz	20·5

	%
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	20·7
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	23·8
Békéser Comitatsbahnen	23·9
Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma . .	26·5
Bukowinaer Localbahnen	28·1
Unterkrainer Bahnen	32·9
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	34·8
Vicinalbahn Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Márton . .	36·0
Torontaler Localbahnen	38·3
Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn . .	40·1
Localbahn Borossebes-Menyháza	52·4
Taraczthalbahn	74·4

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate April 1895 gegen das Vorjahr erzielte Mindereinnahme resultirt aus dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre zur Elbe, indem erst am 8. April die Schiffahrt eröffnet wurde.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Resultate des Monates Jänner 1895 richtiggestellt.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesenen Mehreinnahmen resultiren aus der Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, besonders aber im Personen- und Kohlenverkehre.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1895 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8154, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 3154, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 5000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 8648, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 21.848, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 13.200 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, jene aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von Kohle und von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1894 sind definitiv, jene des Jahres 1895 provisorisch.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Am 17. April 1895 wurde der in Folge des Canalbaues in der Badgasse sistirte Verkehr in der Strecke Hietzing—Ober-St. Veit wieder aufgenommen. Gleichzeitig wurde der Zugsverkehr auf der Linie „Neue Welt"—Mödling schon ab Station Hietzing eingeleitet.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen, exclusive der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn, ergibt sich für den Monat April 1895, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 205.604 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 239.626 und im Güterverkehre eine Mehrbeförderung von 66.679 t mit einer Mindereinnahme von fl. 197.350.

Es beträgt somit die erzielte Mehreinnahme im Ganzen fl. 42.276.

Die im Personenverkehre ausgewiesene Mehrfrequenz von 205.604 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 239.626 resultirt aus einer Mehrfrequenz von 138.351 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 170.996 auf den westlichen Linien und aus einer Mehrfrequenz von fl. 67.253 Personen und einer Mehreinnahme von fl. 68.630 auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Die Ursache des günstigen Ergebnisses im Personenverkehre liegt hauptsächlich darin, dass die Osterfeiertage im Jahre 1894 in den Monat März, im laufenden Jahre hingegen in den Monat April fielen.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien, bei einer Mehrbeförderung von 73.426 t, eine Mehreinnahme von fl. 30.948 erzielt, wogegen auf den östlichen Linien, bei einer Minderbeförderung von 6747 t, ein Einnahmenausfall von fl. 228.298 sich ergibt.

Eine Verkehrssteigerung und Einnahmenvermehrung ist somit blos auf den westlichen Linien, und zwar in den Artikeln Erz und Kohle, theilweise auch in Folge der Verfrachtung von Baumaterialien zur Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen eingetreten, während auf den östlichen Linien der seit Anfang des Jahres beobachtete und in den Erläuterungen zu den Transporteinnahmen-Ausweisen der Vormonate besprochene Rückgang in der Güterbewegung andauert.

Ausser dem Ausfalle von 4146 Wagen Getreide russischer und rumänischer Herkunft sind weitere Minderverfrachtungen zu verzeichnen in den Artikeln Kohle, Baumaterialien und diversen Gütern.

Böhmische Westbahn. Im Personenverkehre wurde, im Vergleiche zu den Ergebnissen desselben Monates des Vorjahres, eine Mehrfrequenz von 4044 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 687 erzielt; im Güterverkehre ist eine Minderbeförderung von 8443 t mit einem Einnahmenausfalle von fl. 2113 zu verzeichnen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Im Entgegenhalte zu den Ergebnissen der gleichen Periode des Vorjahres haben die Einnahmen im Personenverkehre bei einer Mehrfrequenz von 4631 Personen um fl. 2367 zugenommen.

Im Güterverkehre sind bei einer Minderbeförderung von 1471 t an Mehreinnahmen fl. 891 erzielt worden.

Auf sämmtlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt eine Mehrfrequenz von 269.474 Personen und eine Mehrbeförderung von 52.086 t mit einer Mehreinnahme von fl. 260.996 für Reisende und einer Mindereinnahme von fl. 190.840 für Güter, so dass das finanzielle Gesammtergebniss des Berichtsmonates ein Mehrerträgniss von fl. 70.156 ergibt.

Bodensee-Dampfschiffahrt. Im Monate April 1895 wurden 8912 Personen und 7676 t Güter befördert.

Vereinnahmt wurden für Personen fl. 3156 und für Güter fl. 7088, daher im Ganzen fl. 10.244, gegen fl. 11.397 im gleichen Monate des Vorjahres.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1895 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April	
					1895				1894				
	1895	1894	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	7.935	7.840	3,218.008	2,018.533	1,887.200	5,084.870	6,972.070	879	6,927.962	884	— 0·6	7.935	7.840
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.739	6.375	623	2.325	2.948	197	3.215	214	— 7·9	15	15
Bukowinaer Localbahnen	176	176	17.611	31.621	7.550	41.598	49.148	279	61.607	350	— 20·3	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	....	5.100	....	3.080	3.080	385	4.495	562	— 31·5	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.718	2.282	1.598	3.519	5.117	256	5.028	251	+ 2·0	20	20
Friauler Bahn	17	...	4.163	471	831	623	1.454	86	....	...	...	17	...
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.073	1.631	1.643	2 199	3.842	99	3.596	92	+ 7·6	39	39
Gailthal-Bahn	31	...	4.646	1.029	1.661	2.757	4.418	143	....	...	...	31	...
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.224	3.197	1.413	3.121	4.534	302	4.558	304	— 0·7	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.328	3.091	684	3.388	4.072	123	5.126	155	— 20·6	33	33
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.420	8.670	10.822	12 897	23.719	267	23.989	270	— 1·1	89	89
Mährische Westbahn	90	90	10.245	6.469	3.396	10.909	14.305	159	14.222	158	+ 0·6	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.247	4.392	238	1.317	1.555	311	1.807	361	+ 13·9	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	...	11.173	1.683	4.185	4.436	8.621	113	....	...	...	76	...
Plan-Tachau	13	...	3.656	991	901	1.347	2.248	173	....	...	...	11	...
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.892	3.915	256	2.843	3.099	182	1.348	79	+ 130·4	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	4.529	982	856	1.288	2.144	214	2.069	207	+ 3·4	10	10
Strakonitz-Winterberg	32	32	9.556	3.332	2.944	4.452	7.396	231	6.389	200	+ 15·5	32	32
Unterkrainer Bahnen	134	72	29.437	14.215	12.723	37.787	50.510	377	28.759	399	— 5·5	134	72
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.735	1.611	873	1.601	2.474	225	2.036	185	+ 21·6	11	11
Welser Localbahn	53	53	17.812	2.461	4.448	2.643	7.091	134	9.265	175	— 23·4	53	53
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	9.081	19.560	2.067	7.314	9.381	552	9.989	588	— 6·1	17	17
Wodňan-Prachatitz	28	28	8.595	1.382	2.059	2.224	4.283	153	3.772	135	+ 13·3	28	28
Wotic-Selčan	17	...	3.378	1.566	1.132	1.885	3.017	177	....	...	...	17	...
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	2.026	27.550	249	7.502	7.751	969	8.889	1.111	— 12·8	8	8
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.418	5.864	851	4.644	5.495	229	7.855	327	— 30·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	723	3.979	102	1.995	2.097	419	2.073	414	+ 1·2	5	5
Matzleinsdorf - Praterstern (Wr. Verbindungsbahn)	8	8	102.852	81.995	2.674	48.257	50.931	6.366	54.554	6.819	— 6·6	8	8
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten Localbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	159.791	700.330	32.753	472.071	504.824	4.998	605 125	5.991	— 16·6	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	195.237	163.907	80.291	277.781	358.072	1.119	342.648	1.071	+ 4·5	320	320
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	63.732	186.266	42.965	223.858	266.823	1.435	261.823	1.408	+ 1·9	186	186
Linie lit. B	236	236	109.042	243.267	59.165	347.825	406.990	1.724	420.190	1.780	— 3·1	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	34.370	51.709	13.323	97.431	110.754	1.217	108.784	1.195	+ 1·8	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	797.573	793.292	514.696	1,906.152	2,420.848	2.237	2,697.410	2.604	— 10·3	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	78.579	31 196	18.755	29.154	47.909	185	52.064	201	— 8·0	259	259
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	52.537	79.896	23.221	150.114	173.335	2.708	152.157	2.377	+ 13·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.175	44.883	2.077	25 054	27.131	1.809	30.112	2.007	— 9·8	15	15

Vom 1. Jänner bis 30. April 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Bahnen im Betriebe d. k. k. öst. Staatsb.
10,187.005	7,690.627	5,797.095	20,283.352	26,080.447	3.287	5,801.504	20,749.339	26,550.843	3.387	— 3·0	9.861	10.161	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
													b) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen:
20.812	23.570	2.244	8.597	10.841	723	2.226	8.482	10.708	714	+ 1·3	2.169	2.142	Asch-Rossbach
54.442	94.794	24.612	128.275	152.887	869	27.688	185.137	212.825	1.209	— 28·1	2.607	3.627	Bukowinaer Localb.
. . . .	20.169	. . . .	16.033	16.033	2.004	. . . .	18.233	18.233	2.279	— 12·1	6.012	6.837	Dolina-Wygoda
20.653	7.960	5.470	13.617	19.087	954	5.287	16.463	21.750	1 088	— 12·3	2.862	3.264	Fehring-Fürstenfeld
13.144	1.499	2.623	2.031	4.654	274	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	822	. . .	Friauler Bahn
31.864	5.526	6.262	7.532	13.794	354	6 377	8.260	14.637	375	— 5·6	1.062	1.125	Fürstenfeld-Hartberg
13.534	3.886	4.680	9.764	14.444	466	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.398	. . .	Gailthal-Bahn
18.801	9.139	4.993	8.576	13.569	905	5.181	11.109	16.290	1.086	— 16·7	2.715	3.258	Gleisdorf-Weiz
11.869	20.090	2.046	19.656	21.702	658	2.828	23.605	26.433	801	— 17·9	1.974	2.403	Kolomeaer Localbahnen
52 340	28.759	33.378	39.667	74.045	832	37.085	54.535	91.620	1.029	— 19·1	2.496	3.087	Lemberg-Bełzec
38.010	24.981	11.194	39.330	50.524	561	10 936	41.757	52.693	585	— 4·1	1.683	1.755	Mährische Westbahn
7.497	18.623	792	5.179	5.971	1.194	835	5.328	6.163	1.233	— 3 2	3.582	3.699	Mösel-Hüttenberg
39.701	7.789	13.533	18.913	32.446	427	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.281	. . .	Murthal-Bahn
10.792	4.074	2.782	5.420	8.202	746	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.238	. . .	Plan-Tachau
7.621	22.852	965	18.608	19.573	1.151	831	5.317	6.148	362	+218·0	3.453	1.086	Potscherad-Wurzmes
13.562	3.860	2.642	4.555	7.197	720	2.702	4.441	7.143	714	+ 0·8	2.160	2.142	Schwarzenau-Waidhofen
30.863	11.127	9.115	15.686	24.801	775	7.922	14.362	22.284	696	+ 11·4	2 325	2.088	Strakonitz-Winterberg
91.781	47.690	37.420	124.026	161.446	1.205	23.734	105.663	129 397	1.797	— 32·9	3.615	5 391	Unterkrainer Bahnen
12 208	3.417	2.616	3.579	6.195	563	2.433	4.508	6.941	631	— 10·8	1.689	1.893	Vöcklabruck-Kammer
57.296	8.828	14.729	10.133	24.862	469	15.704	14.742	30.446	574	— 18·3	1.407	1.722	Welser Localbahnen
29.580	80.996	6.559	29.578	36.137	2.126	7.649	37 950	45.599	2.682	— 20·7	6.378	8.046	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
29.777	5.798	6.745	8.771	15.516	554	7.017	6.550	13.567	485	+ 14·2	1.662	1.455	Wodňan-Prachatitz
10.162	6.134	3.768	7.580	11.348	668	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.004	. . .	Wotic-Selčan
6.732	116.528	865	35.320	36.185	4 523	767	33.337	34.104	4.263	+ 6·1	13.569	12.789	Zeltweg-Fohnsdorf
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
8.425	35.459	2.394	26.777	29.171	1.215	2.169	29.923	32.092	1.337	— 9·1	3.645	4.011	Časlau-Zawratetz
3.544	21.686	606	9.351	9.957	1.991	337	8.905	9.242	1.848	+ 7·7	5.976	5.544	Königshan-Schatzlar
286.982	389.581	7.462	215.046	222.508	27.814	6.592	210.974	217.566	27.196	+ 2·3	83.442	81.588	Matzleinsdf.-Praterstern (Wr. Verbindungsb.)
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
575.018	2,719 827	117.127	1,604.810	1,721.937	17.049	114.382	1,931.444	2,045.826	20.256	— 15·8	51.147	60.768	Aussig-Teplitzer Eisenb.
652.594	635.310	261.907	1,057.250	1,319.157	4.122	261.186	1,019.430	1,280.616	4.002	+ 3·0	12.366	12.006	Böhmische Nordbahn
													Buschtěhrader Eisenb.
213.425	879.511	131.592	1,006.317	1,137.909	6.118	119.981	931.928	1,051.909	5.656	+ 8·2	18.354	16.968	Linie lit. A
340.904	1,135.902	162.273	1,573.237	1,735.510	7.354	152.488	1,494 922	1,647.410	6.980	+ 5·4	22.062	20.940	Linie lit. B
118.800	240.617	46.029	449.592	495.621	5.446	46.631	440.674	487.305	5.355	+ 1·7	16.338	16.065	Graz-Köflacher Eisenb.
													Kaiser Ferdinands-Ndb.
2,652.516	3,514.378	1,662.567	8,593.046	10,255.613	9.899	1,648.234	9,080.462	10,728.696	10.356	— 4·4	29.697	31.068	Hauptbahnnetz
249.894	113.586	57.743	108.593	166.282	642	62.298	137.980	200.278	773	— 17·0	1.926	2.319	Localbahnen
													Kaschau-Oderberger B.
173.928	311.349	70.247	587.113	657.360	10.271	72.578	611.035	683.613	10.681	— 3·8	30.813	32.043	Oesterr. Strecke
27.370	193.293	6.567	106.674	113.241	7.549	6.494	99.771	106.265	7.084	+ 6·6	22.647	21.252	Leoben-Vordernberger

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1895	1894	Im Monate April 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	285.895	226.935	203.740	644.489	848.229	1.351	787.271	1 254	+ 7·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	130.651	253.442	73.804	402.634	476.438	1.547	529.847	1.720	— 10.1	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	564.535	620.637	485.500	1,508.148	1,993.648	1 460	2,028.852	1.485	— 1·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	30.472	22.180	7.861	19.119	26.980	818	26.675	808	+ 1·2	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.513	1.513	994.740	416.894	963.216	2,067.364	3,030.580	2.002	2,928.741	1.936	+ 3·5	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	12.193	. . . .	1.904	. . . .	1.904	476	2.384	596	— 20·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb. .	285	285	155.367	125.137	57.688	223.179	280.867	985	267.241	938	+ 5·0	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	98.597	24.964	28.532	31.262	59.794	672	63.497	713	— 5·8	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	23.231	50.114	8.186	63.926	72.112	1.109	83.528	1.285	— 13·7	65	65
Selbstständige Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	. . .	5.714	1.184	612	742	1.354	193	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Böhmische Commercialbahnen .	191	191	25.224	20.729	7.054	26 303	33.357	175	32.384	170	+ 2·9	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.974	6.807	20 855	11.963	32.818	1.059	27.020	872	+ 21·4	31	31
Deutschbrod-Humpoletz	25	. . .	1.956	1.097	967	3.167	4.134	165	. . . .	. . .	. . .	25	. . .
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.711	1.407	930	2.681	3.611	144	4.169	167	— 13·8	25	25
Kremsthal-Bahn	70	70	21.708	7.702	8.038	10.964	19.002	271	17.910	256	+ 5·9	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	11.023	2.716	1.231	483	1.714	571	1.444	481	+ 13·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.619	944	7.720	2.071	9.791	408	8.998	375	+ 8·8	24	24
Mühlkreis-Bahn	58	58	10 687	1.421	6.513	5.505	12.018	207	11.552	199	+ 4·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn . . .	8	8	10.715	4.842	1.950	3.559	5.509	689	5.282	660	+ 4·4	8	8
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	2.046	1.478	692	3.076	3.768	251	3.332	222	+ 13·1	15	15
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	2.365	817	791	965	1.756	70	1.734	69	+ 1·4	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tannwald .	34	12	43.282	11.710	15.251	12.212	27.463	808	15.801	1.317	— 38·7	34	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	67	64	13.321	2.093	5.581	3.502	9.083	136	8 805	138	— 1·4	67	64
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	6.540	25.706	1.470	16.539	18.009	1.001	18.481	1.027	— 2·5	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	12.545	3.996	3.840	4.720	8.560	178	9.515	198	— 10·1	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	1.662	27.733	154	15.483	15.637	1.564	11.345	1.135	+ 37·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	6.004	8.259	2.075	10.231	12.306	316	15.311	393	— 19·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz / Pöltschach-Gobonitz . . . . / Kapfenberg—Au-Seewiesen .	49	49	9.545	4.604	2.390	4.704	7.094	145	7.550	154	— 5·8	49	49
Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	. . .	456	2.481	109	3.780	3.889	486	. . . .	. . .	. . .	6	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	67.241	4.765	6.675	3.041	9.716	972	9.128	913	+ 6·5	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	41	45	153.587	554	21.087	722	21 809	532	27.677	615	— 13·5	40	45
Innsbruck-Hall Localbahn . . .	12	12	46.862	. . . .	5.456	. . . .	5.456	455	5.093	424	+ 7·3	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	134.051	. . . .	11.063	. . . .	11 063	1.580	11.039	1.577	+ 0·2	7	7
Mähr.-Ostrau—Witkowitz Localb.	6	. . .	77.373	1.254	5.398	570	5.968	995	. . . .	. . .	. . .	6	. .
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	99.027	. . . .	7.896	. . . .	7 896	1.316	7.646	1.274	+ 3·3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	7.840	4.693	1.770	4.077	5.847	418	4.937	353	+ 18·4	14	14
Wiener Localb.-A.-G. (Dampftr. Wien-Wr. Neudf.-Guntramsdf.)	18	13	47.939	15.021	5.364	6.305	11.669	648	10.485	807	— 19·7	17	13
Summe . . .	16.394	16.011	8,170.019	6,463.009	4,724.588	13,949.747	18,674 335	1.139	18,857 590	1.178	— 3·3	16.388	16.011

Vom 1. Jänner bis Ende April 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1895 (Gulden)	1894	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
931.736	889.467	633.916	2,334.540	2,968.456	4.727	654.460	2,447.579	3,102.039	4.940	— 4·3	14.181	14.820	Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken
429.345	1,051.157	240.040	1,546.680	1,786.720	5.801	259.129	1,706.112	1,965.241	6.381	— 9·1	17.403	19.143	Ergänzungsnetz
1,926.702	2,511.034	1,656.966	6,101.823	7,758.789	5.680	1,522.052	6,348.739	7,870.791	5.762	— 1·4	17.040	17.286	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
101.383	90.017	26 836	79.591	106.427	3.225	25.987	77.976	103.963	3.150	+ 2·4	9.675	9.450	Ostrau-Friedlander Eb.
2,906.830	1,541.942	2,759.600	7,868.003	10,627.603	7.024	2,850.912	7,989.632	10,840.544	7.165	— 2·0	21.072	21.495	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
25.516	. . . . .	3.873	. . . . .	3.873	968	5.081	. . . . .	5.081	1.270	— 23·8	2.904	3.810	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
499.791	525.674	188.294	900.550	1,088.844	3.820	185.088	877.434	1,062.522	3.728	+ 2·5	11.460	11.184	Südnordd. Verbindgsb.
283.043	93.572	80.220	114.519	194.739	2.188	86.010	127.168	213.178	2.395	— 8·6	6.564	7.185	Wien-Aspang Bahn
78.802	200.739	26.761	251.267	278.028	4.277	25.488	274.696	300.184	4.618	— 7·4	12.831	13.854	Wien-Pottd.-Wr. Neust.
													Selbstständige Localb.
17.311	5.448	1.872	3.087	4.959	708	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.124	. . .	Auspitzer Localbahn
84.795	95.812	23.367	102.635	126.002	660	24.686	108.742	133.428	699	— 5·6	1.980	2.097	Böhm. Commerialb.
78.574	20.616	53.504	40.401	93.905	3.029	53.361	38.875	92.236	2.975	+ 1·8	9.087	8.925	Bozen-Meraner Bahn
6.553	4.147	3.163	9.195	12.358	494	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.482	. . .	Deutschbrod-Humpoletz
9.588	7.233	3.159	12.409	15.568	623	3.340	12.935	16.275	651	— 4·3	1.869	1.953	Gr.-Priesen-W.-Auscha
68.076	32.849	22.716	44.280	66.996	957	22.393	39.045	61.438	878	+ 9·0	2.871	2.634	Kremsthal-Bahn
35.427	11.927	3.960	4.290	8.250	2.750	2.969	5.051	8.020	2.673	+ 2·9	8.250	8.019	Kuttenberger Localb.
34.079	3.525	21.556	7.260	28.816	1.201	20.899	7.644	28.543	1.189	+ 1 0	3.603	3.567	Mori-Arco-Riva a. G.
31.485	5.037	19.797	21.896	41.693	719	21.141	20.899	42.040	725	— 0·8	2.157	2.175	Mühlkreis-Bahn
33.269	20.712	6.039	15.501	21.540	2.693	6.203	14.445	20.648	2.581	+ 4·3	8.079	7.743	Neutitscheiner Localb.
7.119	6.403	2.031	8.751	10.782	719	2.628	10.930	13.558	904	— 20·5	2.157	2.712	Reichenau a/K.-Solnitz
8.402	2.260	2.774	3.062	5.836	233	3.439	3.331	6.770	271	— 14·0	699	813	Radkersburg-Luttenbg.
162.938	51.451	54.211	50.691	104.902	3.085	25.143	36.626	61.769	5.147	— 40·1	9.255	15.441	Reichenberg-Gablonz-T.
37.915	7.537	14.646	12.045	26.691	398	16.271	12.100	28.371	443	— 10·2	1.194	1.329	Salzkammergut-Localb.
22.731	76.996	4.862	50.591	55.453	3.081	4.333	59.968	64.301	3.572	— 13·7	9.243	10.716	Stauding-Stramberger
40.460	15.339	12.200	17.240	29.440	613	14.834	17.709	32.543	678	— 9·4	1.842	2.034	Steyrthal-Bahn
6.443	105.205	598	65.970	66.568	6.657	573	54.952	55.525	5.553	+ 19·9	19.970	16.659	Swoleňowes-Smečna
20.966	35.022	7.232	42.955	50.187	1.287	7.240	52.371	59.611	1.528	— 15·8	3.861	4.584	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
31.375	17.578	7.499	16.685	24.184	494	8.384	16.046	24.430	499	— 1·0	1.482	1.497	{Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
456	5.055	109	7.618	7.727	1.288	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	3.864	. . .	Welchau-Wickwitz — Giesshübl Sauerbr.
													Dampftramway.
207.973	20.396	21.048	9.856	30.904	3.090	21.344	8.972	30.316	3.032	+ 1·9	9.270	9.096	Brünner Localeisenb.-G.
522.186	2.002	68.094	2.548	70.642	1.766	90.272	2.864	93.136	2.070	— 14·7	5.298	6.21?	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
146.148	. . . . .	17.189	. . . . .	17.189	1.432	17.212	. . . . .	17.212	1.434	— 0·1	4.296	4.302	Innsbruck-Hall i. T.
451.648	. . . . .	35.539	. . . . .	35.539	5.077	34.497	. . . . .	34.497	4.928	+ 3·0	15.231	14.784	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
274.031	4.458	18.540	2.081	20.621	3.437	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	10.311	. . .	Mähr.-Ostrau-Witkowitz
311.968	. . . . .	23.924	. . . . .	23.924	3.987	22.909	. . . . .	22.909	3.818	+ 4·4	11.961	11.454	Neue Wiener Tramway (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
18.685	10.169	3.645	9.450	13.095	935	3.479	10.018	13.497	964	— 3·0	2.805	2.892	Salzburger Eisenb. u. Tr.
147.295	22.737	17.424	9.590	27.014	1.589	14.502	10.118	24.620	1.894	— 16·1	4.767	5.682	Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Wr.Neudorf-Guntrsd.)
[illegible],114.490	25,952.731	14,611.846	55,968.590	70,580.436	4.307	14,518.335	57,739.543	72,257.878	4.513	— 4·6	12.921	13.539	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)	Im Monate April 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate April 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1895 (Kilometer)	1894 (Kilometer)
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen:	7.550	7.488	2,960.700	1,236.400	1,915.700	4,327.400	6,243.100	827	6,491.530	871	— 5·0	7.550	7.488
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	68	19.100	26.100	8.600	31.400	40.000	588	49.913	734	— 19·8	68	68
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	22.000	2.500	11.000	5.000	16.000	144	13.879	125	+ 15·2	111	111
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	60	60	6.200	1.300	2.500	2.000	4.500	75	3.924	65	+ 15·4	60	60
Békés-Csanáder Bahn	82	82	7.500	1.000	3.000	2.000	5.000	61	4.490	54	+ 12·9	82	82
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.400	1.600	2.200	2.300	4.500	92	5.859	119	— 22·7	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	24.000	5.700	9.500	10.500	20.000	151	17.439	132	+ 14·4	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.400	3.500	2.700	5.300	8 000	125	7.217	112	+ 11·6	64	64
Csetnekthal-Bahn	24	...	1.300	1.700	400	3.400	3.800	158	...	...	...	24	...
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	14.000	4.200	7.000	8.500	15.500	119	15.358	118	+ 0·8	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	8.000	4.100	4.000	5.000	9.000	158	8.545	149	+ 6·0	57	57
Debreczin—Nagy-Léta L.-B.	33	...	4.200	1.200	2.100	2.400	4.500	136	...	...	...	33	...
Felek-Fogaraser Bahn	52	52	4.000	2.000	2.000	4.000	6.000	115	6.088	117	— 1·7	52	52
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	7.700	5.000	3.500	10.000	13.500	270	10.593	212	+ 27·3	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	13.000	7.200	10.500	14.500	25.000	357	20.533	293	+ 21·8	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	9.000	5.700	4.500	11.500	16.000	136	15.353	130	+ 4·6	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	24.000	8.200	12.000	16.500	28.500	233	26.618	218	+ 6·8	122	122
Hermannstadt—N.-Disznod	13	...	1.500	100	450	200	650	50	...	...	...	13	...
Hermannstadt-Rothenthurmpass	32	32	4.000	1.500	2.000	3.000	5.000	156	5.064	158	— 1·2	32	32
Hidegkut-Gyönk-Tamási-Miklosv.	12	12	1.100	700	500	700	1.200	100	876	73	+ 37·0	12	12
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26	...	1.200	250	600	500	1.100	42	...	...	...	26	...
Kaschau-Torna Localbahn	56	40	8.000	5.300	4.000	8.000	1.2000	214	5.443	136	+ 57·3	56	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.200	2.400	1.600	3.600	5.200	115	7.010	155	— 25·8	45	45
Körös-Belovár Localbahn	33	...	3.600	850	1.800	1.700	3.500	106	...	...	...	33	...
Kun-Szt. Márton —Szentes V.-B.	23	23	3.500	1.150	1.400	1.400	2.800	122	2.626	114	— 7·0	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.800	2.500	1.900	3.800	5.700	64	11.416	128	— 50·0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	33	33	4.100	3.000	2.500	3.500	6.000	182	5.792	175	+ 4·0	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	11.200	3.000	4.500	6.000	10.500	82	9.947	78	+ 5·1	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	2.300	400	700	500	1.200	75	1.445	90	— 16·6	16	16
Muránythal-Bahn	41	41	3.500	2.100	1.600	4.200	5.800	141	6.588	160	— 11·8	41	41
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	4.400	2.700	4.000	5.500	9.500	166	8.395	147	+ 12·9	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	18	4.400	5.300	1.100	6.900	8.000	444	5.244	291	+ 52·5	18	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	3.200	2.100	1.600	3.200	4.800	137	6.791	194	— 29·3	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	300	1.000	100	1.400	1.500	83	1.169	65	+ 27·7	18	18
Slavonische Localbahn	122	49	12.000	7.000	6.000	14.000	20.000	164	7.011	143	+ 14·7	122	49
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.000	1.700	2.500	1.900	4.400	93	4.292	91	+ 2·2	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	10.200	2.800	5.100	5.600	10.700	202	12.483	235	— 14·0	53	53
Steinamanger-Rum L.-B.	21	...	6.400	300	1.600	300	1.900	90	...	...	...	21	...
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	9.600	32.00	4.700	6.300	11.000	183	10.851	181	+ 1·1	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.100	1.600	2.500	2.500	5.000	128	5.208	133	— 3·7	39	39
Szentes-Hod-Mezö-Vásarhély	37	37	6.000	800	3.000	1.000	4.000	108	3.512	94	+ 14·9	37	37
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.800	5.100	5.800	10.200	16.000	149	15.395	143	+ 4·2	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	150	200	200	400	13	2.663	83	— 84·3	32	32
Torontáler Localbahnen	182	166	34.000	16.500	17.000	33.000	50.000	274	54.997	331	— 17·2	182	124
Ujszász-Jaszapáther Eisenbahn	32	32	2.500	2.100	1.500	2.700	4.200	131	4.168	130	+ 0·7	32	32
Versec—Kubin-Dunapart	79	...	9.000	1.700	4.500	3.500	8.000	101	...	...	...	79	...
Vinkovce-Brčka Bahn	50	50	2.500	11.800	3.000	13.000	16.000	320	14.765	295	+ 8·4	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	450	1.000	700	1.700	46	1.610	43	+ 7·0	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	45.000	21.000	18.000	42.000	60.000	202	55.466	186	+ 8·6	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	21.600	7.800	10.800	15.600	26.400	228	27.501	237	— 3·8	116	116
Zsebely-Csákovarer Localbahn	9	9	2.000	1.000	1 000	1.000	2.000	222	1.256	139	+ 59·7	9	9
Zsitvathal-Bahn	41	...	4.700	1.500	1.900	3.000	4.900	119	...	...	...	41	...
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	106·314	169.750	54.081	264.686	318.767	830	319.321	832	— 0·2	384	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.188	36.100	2.663	40.340	43.003	636	46.478	687	— 7·4	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	120	118	50·019	28.338	15.622	42.118	57.740	481	70.567	597	— 19·4	120	11[illegible]
Südbahn-Gesellsch., ungar. Linien	704	703	197.123	173.230	161.362	507.404	668.766	950	659.008	937	+ 1·3	704	70[illegible]

Vom 1. Jänner bis Ende April 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Ungar. Eisenbahnen.
													I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.
9,612.700	5,335.600	6,031.600	18,378.312	24,409.912	3.233	5,834.290	19,906.113	25,740.403	3.437	— 5·9	9.699	10.311	a) Kgl. Ung. Staatsb.
													b) Privatbahnen.
84.800	91.900	36.100	112.813	148.913	2.190	42.491	137.867	180.358	2.652	— 17·4	6.570	7.956	Fünfkirchen-Bárcser B.
													Localbahnen:
72.400	12.950	36.200	25.800	62.000	558	39.473	18.477	57.950	522	+ 6·8	1.674	1.566	Bács-Bodrogher Com. B.
20.200	6.100	8.100	9.200	17.300	288	8.500	7.133	15.633	260	+ 10·8	864	780	Bálat.-St. G.-Som.-Szobb
30.200	4.700	12.100	9.400	21.500	262	12.364	6.526	18.890	230	+ 13·9	786	690	Békés-Csanáder Bahn
15.200	5.900	7.600	9.500	17.100	349	7.449	15.052	22.501	459	— 23·9	1.047	1.377	Békéser Comitatsbahnen
83.000	31.100	33.200	41.200	74.400	563	36.948	37.570	74.518	564	— 0·2	1.689	1.682	Biharer Vicinalbahn
19.000	11.100	9.500	16.700	26.200	409	13.924	11.710	25.634	400	+ 2·2	1.227	1.200	Budapest-Lajosmizse
6.800	6.250	1.800	12.600	14.400	600	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.800	. . .	Csetnekthal-Bahn
45.000	14.100	24.400	28.200	52.600	404	27.867	26.715	54.582	420	— 3·8	1.212	1.260	Debreczin—Füzesabony —Ohát-Kócs-Polgar
30.000	14.000	15.000	19.100	34.100	598	17.096	14.794	31.890	559	+ 6·9	1.774	1.677	Debreczin-Hajdu-Nánás
15.800	3.950	7.900	7.700	15.600	473	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.419	. . .	Debreczin—Nagy-Léta
15.000	5.200	7.500	10.400	17.900	344	9.641	7.567	17.208	330	+ 4·2	1.032	990	Felek-Fogaraser Bahn
24.300	19.200	11.000	38.500	49.500	990	10.899	33.573	44.472	889	+ 11·4	2.970	2.667	Gran—Almás-Füzitö
52.200	22.400	42.000	45.000	87.000	1.243	42.398	39.391	81.789	1.168	+ 6·4	3.729	3.504	G. Kikinda-G. Becskerek
35.200	16.900	17.600	34.000	51.600	437	21.225	32.617	53.842	456	— 4·1	1.311	1.368	Grosswardein-B.-Vaskoh
81.600	31.900	40.800	64.200	105.000	860	45.053	51.516	96.569	791	+ 8·7	2.580	2.373	Háromszéker Localb.
4.500	450	1.350	800	2.150	165	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	495	. . .	Hermannst.-N. Disznod
14.600	5.100	7.300	9.200	16.500	516	8.688	6.207	14 895	465	+ 10·9	1.548	1.395	Hermannst.-Rothenthp.
4.300	2.500	1.850	2.550	4.400	366	1.584	2.389	3.973	331	+ 10·6	1.038	993	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.900	1.800	1.950	3.600	5.550	214	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	642	. . .	Kaposvár-Mocsolad
28.000	18.600	14.000	28.000	42.000	750	11.453	9.637	21.090	527	+ 42·3	2.250	1.581	Kaschau-Torna
11.600	9.500	5.800	14.300	20.100	446	7.962	19.389	27.351	607	— 26·5	1.338	1.821	Kis-Ujszállás-D.-Gyoma
14.600	3.050	7.300	6.100	13.400	406	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.218	. . .	Körös-Belovar Lb.
12.600	4.350	5.050	5.450	10.500	456	5.195	5.638	10.833	471	— 3·2	1.368	1.413	Kun-St. Marton-Szentes
14.600	10.400	7.300	15.800	23.100	259	9.164	26.203	35.367	397	— 34·8	777	1.191	Máros-Ludás—Bistritz
15.800	10.300	9.600	12.400	22.000	666	8.767	12.543	21.310	645	+ 3·2	1.998	1.935	M.-Vásárhely-Sz.-Régen
39.900	12.400	16.000	24.900	40.900	322	14.693	26.700	41.393	325	— 0·9	966	975	Matraer Vicinalbahnen
7.800	2.100	2.350	2.650	5.000	312	2.796	2.605	5.401	337	— 7·4	936	1.011	Mezötur-Turkever E.
12.400	8.900	5.600	17.900	23.500	573	4.592	19.269	23.861	582	— 1·5	1.719	1.746	Muránythalbahn
14.200	13.600	12.600	27.400	40.000	702	13.049	22.850	35.899	629	+ 11·6	2.106	1.887	Nyiregyháza-M.-Szalka
14.200	22.900	3.600	29.900	33.500	1.861	3.127	20.702	23.829	1.323	+ 40·7	5.583	3.969	Petroszény-Lupény
11.400	8.600	5.700	13.200	18.900	540	12.294	17.253	29.547	844	— 36·0	1.620	2.532	P. Tenyö-K. Szt. Marton
1.200	6.650	400	8.200	8.600	477	289	5.916	6.205	344	+ 38·6	1.431	1.032	Ruma-Vrdnik
37.000	22.800	19.200	45.800	65.000	533	7.445	16.180	23.625	482	+ 10·5	1.599	1.446	Slavonische Localbahn
18.000	7.200	8.400	8.000	16.400	349	9.649	5.865	15.514	330	+ 5·7	1.047	990	Somogy-Szobb-Barcs
42.000	11.000	21.000	22.100	43.100	813	21.137	23.530	44.667	842	— 3·4	2.439	2.526	Steinamanger-Pinkafeld
21.609	1.950	5.400	2.000	7.400	352	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.056	. . .	Steinamanger-Rum
33.600	13.900	16.700	27.800	44.500	741	14.771	29.959	44.730	745	— 0·5	2.223	2.235	Száthmar-Nagybánya
12.500	5.700	9.300	8.500	17.800	457	8.094	10.157	18.251	467	— 2·1	1.371	1.401	Székler Bahn
21.400	3.300	10.700	4.200	14.900	403	11.905	1.658	13.563	366	+ 10·1	1.209	1.098	Szentes-H.-M.-Vasárhely
16.000	22.100	20.300	39.400	59.700	557	19.461	38.123	57.584	538	+ 3·5	1.671	1.614	Szilágyságer Eisenb.
1.850	400	750	700	1.450	45	1.327	4.316	5.643	176	— 74·4	135	528	Taraczthal-Bahn
117.900	34.600	56.300	69.500	125.800	691	34.847	104.099	138.937	1.120	— 38·3	2.073	3.360	Torontáler Localb.
9.800	6.900	5.900	9.000	14.900	465	6.146	8.892	15.038	469	— 0·8	1.395	1.407	Ujszász-Jaszapáther E.
28.600	7.100	14.300	14.200	28.500	367	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.083	. . .	Versec—Kubin-Dunap.
9.400	38.100	11.400	42.000	53.400	1.068	11.041	39.681	50.722	1.014	+ 5·3	3.204	3.042	Vinkovce-Brčka
8.000	1.650	3.600	2.450	6.050	164	3.857	1 834	5.691	154	+ 6·5	492	462	Warasdin-Golubovec
147.100	81.500	62 000	163.000	225.000	758	73.688	135.343	209.031	704	+ 7·6	2.274	2.112	Westungar. Localbahn (Transd. Vieh.-A.-G.)
69.400	26.000	34.700	52.000	86.700	747	40.474	59.455	99.929	861	— 13·2	2.241	2.583	Zagorianer Bahn
6.400	3.700	3.200	3.700	6.900	766	3.179	1.577	4.756	528	+ 45·0	2.298	1.584	Zsebely-Csákovárer Lb.
16.100	8.300	6.500	16.400	22.900	558	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.674	. . .	Zsitvathal-Bahn
													II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
342.595	686.136	175.090	1,081.963	1,257.053	3.274	189.334	1,095.364	1,284.698	3.346	— 2·1	9.822	10.038	Kaschau-Oderberger E. ungar. Strecken
17.369	129.012	7.809	148.191	156.000	2.307	8.480	172.583	181.063	2.678	— 13·8	6.921	8.034	Mohács-Fünfkirchner E.
172.963	134.609	51.264	187.101	238.365	1.986	53.724	221.145	274.869	2.329	— 14·7	5.958	6.987	Raab-Oedenb.-Ebenf. E.
642.997	660 865	487.183	1,899.519	2,386.702	3.390	498.364	1,933.305	2,431.669	3.459	— 2·0	10.170	10.377	Südb.-Ges. ungar. Linien

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1895	1894	Im Monate April 1895 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1895: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1894: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1895	1894
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	49.225	38.280	29.600	62.370	91.970	283	101.860	313	— 9·5	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	975	4.709	313	8.675	8.988	234	9.557	249	— 6·0	38·3	38·3
Borossebes-Menyházaer Localb.*)	21	21	....	....	....	....	....	...	2.075	98	...	21	21
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123	123	5.519	11.007	5.631	20.199	25.830	210	31.722	258	— 18·6	123	123
Budapester Localbahnen	47	42	193.339	8.945	26.104	3.104	29.208	621	21.865	520	+ 19·4	47	42
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	50.372	1.147	5.541	263	5.804	725	5.060	632	+ 14·7	8	8
Eperies-Bartfeld	44·8	44·8	4.113	2.652	2.729	5.940	8.669	193	8.887	198	— 2·5	44·8	44·8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.099	12.702	861	12.264	13.125	398	17.062	517	— 23·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.658	859	2.046	1.424	3.470	204	3.128	184	+ 10·9	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	27	13.346	1.374	2.711	1.137	3.848	142	1.905	70	+103·0	27	27
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.361	725	163	414	577	170	555	163	+ 4·3	3·4	3·4
Késmark—Szepes-Bélá L.B.	9	9	2.313	3.430	415	1.002	1.417	157	1.247	139	+ 13·0	9	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.507	1.714	1.218	1.846	3.064	306	2.283	228	+ 34·2	10	10
Löcsethal-Bahn	13	13	3.933	777	1.184	733	1.917	147	1.854	143	+ 2·7	13	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	60·6	5.867	7.356	1.296	13.824	15.120	249	15.218	251	— 0·4	60·6	60·6
Nagy-Károly-Somkuter L.B.	85	68	4.902	6.935	2.303	15.501	17.804	209	13.715	202	+ 3·4	85	68
Poprádthal-Bahn	15	15	6.466	5.541	1.627	3.637	5.264	351	4.457	297	+ 18·2	15	15
Számosthal-Bahn	222	222	31.459	13.126	21.201	31.069	52.270	236	50.006	225	+ 4·8	222	222
Szepesbéla-Podoliner Bahn	12	12	1.625	1.641	370	902	1.272	106	987	82	+ 29·2	12	12
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.B.	10	...	1.768	836	318	726	1 044	104	....	...	...	10	...
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	5·8	5	3.600	1	1.050	1·051	181	1.052	181	0	5·8	5·8
Ungthalbahn	43	...	8.140	5.380	2.464	8.241	10.705	249	....	...	...	43	...
Summe	13.259	12.744	4,137.536	1,978.404	2,463.474	5,721.169	8,184.643	617	8,386.192	658	— 6·2	13.259	12.702
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	16.394	16.011	8,170.019	6,463.009	4,724.588	13,949.747	18,674.335	1.139	18,857.590	1.178	— 3·3	16.388	16.011
Summe der ungar. Eisenbahnen	13.259	12.744	4,137·536	1,978.404	2,463.474	5,721.169	8,184.643	617	8,386.192	658	— 6·2	13.259	12.704
Hauptsumme	29.653	28.755	12,307.555	8,441.413	7,188.062	19,670.916	26,858.978	906	27,243.782	947	— 4·3	29.647	28.715
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Gaisbergbahn in Salzburg*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	10.472	64	3.740	83	3.823	695	5.544	1.008	— 30·0	...	...
Schafbergbahn (Salzkammergut-Localb.-Actiengesellschaft)*)	...	...	....	....	....	....	....	...	....	...	...	...	...
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	11.262	3.180	4.858	10.800	15.658	149	16.410	156	— 4·5	105	105
K. und k. Bosna-Bahn: Bosn.-Brod—Zenica	190	190	14.098	24.722	22.397	64.429	86.826	456	76.035	400	+ 16·0	190	190
Zenica-Sarajevo	79	79	16.520	11.821	10.890	23.782	34.672	438	31.615	400	+ 9·5	79	79
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen	316	275	36.601	26.280	14.866	44.589	59.455	188	54.563	198	— 5·0	316	275

*) Im Monate April 1895 war der Verkehr in Folge von Ueberschwemmungen gänzlich eingestellt.
**) Der Verkehr war im Monate April 1895 noch sistirt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1895 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Zunahme der Frequenz um 90.057 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 71.411 gegenübersteht.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 53.359 t und des Erträgnisses um fl. 347.973.

Transportabnahmen ergaben sich bei den nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide aller Art . . . . . . um 66.147·7 t
bei Mehl und Mahlproducten . . . um 1.473·9 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 2.031·3 t
„ Holz aller Art . . . . . . „ 8.244·3 t
„ Steinen aller Art . . . . . . „ 10.747·2 t
„ Erzen und Schlacken . . . . „ 7.240·3 t
„ Eisen und Stahl . . . . „ 3.729 t
„ Kohlen . . . . „ 39.789·5 t

Eine Zunahme in der Verfrachtung ist blos bei „Zucker, roh“, und zwar um 4378·7 t zu verzeichnen.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm die Personenfrequenz um 7602 Personen und das Erträgniss um fl. 3696 zu.

Vom 1. Jänner bis Ende April 1895 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April – 1895: für Personen und Gepäck (Gulden)	1895: für Güter (Gulden)	1895: im Ganzen (Gulden)	1895: per Kilom. (Gulden)	1894: für Personen und Gepäck (Gulden)	1894: für Güter (Gulden)	1894: im Ganzen (Gulden)	1894: per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate: 1895 (Gulden)	1894 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
													Selbstständige Localbahnen
179.939	124.520	103.690	229.290	332.980	1.024	105.600	277.220	382.820	1.178	— 13·0	3.072	3.534	Arader u. Csánader E.
2.387	25.726	833	34.613	35.446	925	1.017	35.705	36.722	958	— 3·4	2.775	2.874	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauthal)-Vicinalbahn
1.219	3.135	440	2.170	2.610	124	641	4.836	5.477	261	— 52·4	372	783	Borossebes-Menyháza
16.925	43.467	17.178	83.308	100.486	817	18.693	93.892	112.585	915	— 10·7	2.451	2.745	Barcs-Pakraczer E.
653.648	15.180	81.145	7.699	88.844	1.890	70.857	5.419	76.276	1.816	+ 4·1	5.670	5.448	Budapester Localb.
172.175	5.056	17.452	1.520	18.972	2.371	14.862	1.272	16.134	2.017	+ 17·5	7.113	6 051	Budapest-Szt. Lörincz
14.004	10.308	9.398	23.737	33.135	740	8.884	25.228	34.112	760	— 2·6	2.220	2.280	Eperjes-Bartfeld
13.215	47.810	3.016	39.070	42.086	1.275	2.204	44.636	46.840	1.419	— 10·1	3.825	4.257	Gölnitzthal-Bahn
25.887	4.139	6.671	6.129	12.800	753	6.827	5.542	12.369	728	+ 3·4	2.259	2.184	Güns-Steinamanger
42.837	3.505	8 672	3.209	11.881	440	6.767	1.495	8.262	306	+ 43·8	1.320	918	Haraszti-Ráczkeve
5.387	3.718	654	2.125	2.779	817	811	2.074	2 885	848	— 3·6	2.451	2.544	Holics-Gödinger Localb.
8.111	14.737	1.312	4.170	5.482	609	1.376	3.223	4.599	511	+ 19·2	1.827	1.533	Késmark-Szepes-Bélá
11.192	4.496	3.482	5.661	9.143	914	3.635	5.837	9.472	947	— 3·4	2.742	2.841	Keszthély-B. Szt. György
12.612	4.209	3.824	3.162	7.286	560	3.791	3.136	6.927	533	+ 5·0	1.680	1.599	Löcsethal-Bahn
20.254	32.645	4.783	55.527	60.310	995	6.309	51.288	57.597	950	+ 4·6	2.985	2.850	Marmaroser Salzb. A.-G.
15.285	28.262	6.365	59.100	65.465	770	4.927	42.097	47.024	691	+ 11·4	2.310	2.073	Nagy-Károly-Somkuti
20.578	22.141	5.012	14.199	19.211	1.281	5.598	12.151	17.749	1.183	+ 8·2	3.843	3.549	Poprádthal-Bahn
108.221	48.851	69.068	111.302	180.370	813	64.953	88.361	153.314	730	+ 11·3	2.439	2.190	Számosthal-Bahn
5.508	8.807	1.297	4.363	5.660	472	1.221	2.571	3.792	316	+ 49·3	1.416	948	Szepes-Béla-Podolin
6.362	1.990	1.154	1.799	2.953	295	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	885	. . .	Szep. Olaszi-S.Varalja
29	14.400	5	4.200	4.205	725	11	4.850	4.861	838	— 13·4	2.175	2.414	Terret-Kowaszna
28.140	20.810	8.577	32.630	41.207	958	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.874	. . .	Ungthalbahn
13,625.298	8,159.184	7,835.174	23,661.782	31,496.956	2.375	7,619.178	25,157.812	32,776.990	2.580	— 7·9	7.125	7.740	**Summe**
													Recapitulation.
26,114.490	25,952.731	14,611.846	55,968.590	70,580.436	4.307	14,518.335	57,739.543	72,257.878	4.513	— 4·6	12.921	13.539	**Se. d. österr. Eisenb.**
13,635.298	8,159.184	7,835.174	23,661.782	31,496.956	2.375	7,619.178	25,157.812	32,776.990	2.580	— 7·9	7.125	7.740	**Se. d. ungar. Eisenb.**
39,749.788	34,111.915	22,447.020	79,630.372	102,077.392	3.443	22,137.513	82,897.355	105,034 868	3.658	— 5·9	10.329	10.974	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	1894 Pers. u. Gep.	1894 Güter	1894 im Ganzen	1894 per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergb. i. Salzburg
12.199	69	4.378	88	4466	. . .	7.888	115	8.003	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn (Salzkammergut-L.-B.)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen	Güter	1895 Pers. u. Gep.	1895 Güter	1895 im Ganzen	1895 per Kilom.	1894 Pers. u. Gep.	1894 Güter	1894 im Ganzen	1894 per Kilom.	Differz.	1895	1894	Name
36.610	16.381	15.092	36.799	51.891	494	15.562	38.995	54.557	520	— 5·0	1.482	1.559	K. u. k. Militärb. Banjaluka-Doberlin
													K. u. k. Bosna-Bahn:
. . . . .	. . . . .	60.532	216.156	276.688	1.456	61.400	200.571	261.971	1.378	+ 5·6	4.368	4.134	B.-Brod—Zenica
. . . . .	. . . . .	30.722	83.675	114.397	1.448	25.530	83.398	108.928	1.378	+ 5·0	4.344	4.134	Zenica—Sarajevo
118.212	92.746	46.120	156.186	202.306	640	42.415	147.720	190.135	691	— 7·0	1.920	2.073	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme des Verfrachtungsquantums um 4450 t und der Einnahmen um fl. 7851.

Transportabnahmen zeigen sich:

bei Mehl und Mahlproducten . . .	um	134·6 t
bei Zucker, raffinirt	„	359·3 t
„ „ roh	„	47·4 t
„ Holz aller Art	„	625·2 t
„ Steinen aller Art	„	1.886·5 t
„ Eisen und Stahl	„	796·9 t

Transportzunahmen dagegen sind zu constatiren:

bei Getreide aller Art	um	222·2 t
„ Erzen und Schlacken	„	78 t

Was schliesslich die Ostrau-Friedlander Eisenbahn betrifft, so nahm der Personenverkehr um 4045 Personen und das Erträgniss um fl. 963 zu.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 756 t und des Erträgnisses um fl. 658 zu constatiren, wobei die Artikel „Zucker, roh“, „Erze und Schlacken“, sowie „Steine aller Art“ eine Mehrverfrachtung und die Artikel „Getreide aller Art“, „Mehl und Mahlproducte“, „Zucker, raffinirt“, „Holz aller Art“, dann „Eisen und Stahl“ einen Frachtausfall aufweisen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1895 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen pro April 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . . .	+ 28.650	Personen	+ fl. 26.605·60
Ergänzungsnetz . . .	+ 22.347	„	+ „ 5.288·75
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 24.275	„	+ „ 8.332·68

Die Mehrfrequenz, bezw. Mehreinnahme auf den drei gesellschaftlichen Netzen findet seine Begründung in dem Umstande, dass heuer die Osterfeiertage in den Monat April fielen, während dieselben im Vorjahre im März waren.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen pro April 1895, mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	— 13.139 t	+ fl. 34.353·29
„ „	Ergänzungsnetz	— 14.451 t	— „ 58.697·63
Südnorddeutsche Verbindungsbahn .		— 3.392 t	+ „ 5.292·95

Der Ausfall beim garantirten Netz im Quantum ist hauptsächlich dem schwächeren Transitverkehr, namentlich im Elbe-Umschlage zuzuschreiben.

Die Mehreinnahme ergibt sich nahezu ausschliesslich aus der pro Jänner 1895 vorgenommenen buchhalterischen Richtigstellung, im Uebrigen durch die Zunahme höher tarifirender Artikel.

Beim Ergänzungsnetze wirkte ausser dem schwächeren Cerealienexporte auch noch das Nachlassen des Zuckerexportes und die spätere Eröffnung des Elbe-Umschlages ungünstig ein.

Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn hatte unter diesen Umständen weniger zu leiden; das geringe Mehr an Einnahmen entstand durch die Benützung längerer Strecken.

Südbahn-Gesellschaft. Die Einnahmen aus dem **Personenverkehre** auf dem **Gesammtnetze** haben sich im Monate April 1895 gegen die gleiche Periode des Vorjahres um fl. 163.045 erhöht, dagegen sind die Einnahmen aus dem **Güterverkehre** um fl. 52.436 zurückgeblieben, so dass eine **Zunahme** von fl. 110.609 resultirt.

Die **Localbahn Spielfeld-Radkersburg** weist in Folge stärkerer Personen- und Gütertransporte ein Plus von fl. 1047 aus, während das Erträgniss der **Localbahn Mödling-Brühl** um fl. 480 und das der **Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben** um fl. 59 zurückgeblieben ist. Das Minus dieser letzteren Bahn resultirt aus dem schwächeren Personenverkehre; der Güterverkehr hat sich dagegen gebessert.

Von den im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft befindlichen fremden Linien weisen folgende wegen gesteigerten Personen- und Güterverkehres ein Plus aus: die **Graz-Köflacher Bahn** fl. 1970, die **Localbahn Radkersburg-Luttenberg** fl. 22 und die **Vicinalbahn Güns-Steinamanger** fl. 342.

Ein Minus dagegen weisen aus: die **Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn** fl. 11.416, die **Leoben-Vordernberger Bahn** fl. 2981, die **Localbahn Cilli-Wöllan** fl. 3005 und die **Barcs-Pakraczer Bahn** fl. 5892, welche Mindererträgnisse aus dem schwächeren Güterverkehre auf diesen Bahnen hervorgehen.

Eisenbahn Wien-Aspang. Bei der Vergleichung der ausgewiesenen Ergebnisse des Monates April 1895 mit jenen des gleichen Monates vom Vorjahre zeigt sich im Personenverkehre eine Einnahmensteigerung von fl. 3465 und im Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 7168, so dass im Gesammten ein Ausfall von fl. 3703 verbleibt.

Die Mehreinnahmen im Personenverkehre sind hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass heuer die Osterfeiertage in den Monat April, voriges Jahr dagegen in die letzte Decade des Monates März fielen.

Auch die Mindereinnahmen im Güterverkehre finden theilweise durch diesen Umstand, andererseits aber durch den Ausfall an Ziegelverfrachtung in Folge von Arbeiterausständen Erklärung.

Inland.

Parlamentarisches.

Der **Budgetausschuss** des Abgeordnetenhauses hat den Bericht über die Regierungsvorlagen, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung von **Bosnien** und der **Herzegowina** im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen und betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina fertiggestellt. Die beiden Vorlagen bezwecken die Herstellung einer einheitlichen Verwaltung für das gesammte bosnische Eisenbahnnetz und eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ausgestaltung desselben. Dabei ist jedoch nur das zusammenhängende, von der Hauptstadt Sarajevo leicht zu controlirende schmalspurige Eisenbahnnetz in Aussicht genommen. Die räumlich davon getrennte, mit den ungarischen Bahnen zusammenhängende und als militärisches Versuchsobject verwendete Normalspurbahn Doberlin-Banjaluka soll wie bisher unter Militärverwaltung verbleiben. Die Anlagekosten des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes belaufen sich bisher auf 30·419 Millionen Gulden, wovon 8·088 Millionen Gulden aus dem Occupationscredite bestritten wurden. Für den Bau der Bahn Janjice-Bugojno-Jajce ergibt sich ein Mehrbedarf von 1·4 Millionen, und zur Ausführung von Meliorations- und Erweiterungsarbeiten, sowie zur Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und sonstiger Verkehrseinrichtungen werden 3·5 Millionen Gulden beansprucht. Ausser diesen beiden letztgenannten Posten sollen aus dem Anlehen noch der Barackenbau für die Truppen mit 2 Millionen Gulden, die Rückzahlung der letzten Rate des bei der Bodencreditanstalt aufgenommenen Anlehens mit 0·1 Million und die Rückzahluug der beiden ersten bei den Centralactiven gemachten Anlehen aus den Jahren 1881 und 1884 mit 4·139 Millionen Gulden bestritten werden.

Die Anlehens-Annuität hiefür würde bei 50 Jahren etwa 559.000 fl., bei 60 Jahren nur 531.000 fl. betragen und würde im Landesbudget vollständige Deckung finden, wie es die von der Regierung mitgetheilte, für 1895 giltige Aufstellung beweist. Die bei den Centralactiven noch verbleibende Schuld würde sich dann auf 15,600.000 fl. belaufen, deren Zinsen wie bisher aus dem Landesbudget zu zahlen wären, während etwaige Betriebsüberschüsse des ganzen Bahnsystems (mit Ausnahme der Strecke Zenica—Sarajevo und Doboj—Siminhan), sowie auch die Ueberschüsse des gesammten Landesbudgets zur Rückzahlung der Capitalsbeträge an die Centralactiven dienen würden. Bei einer entsprechenden Entwicklung des Eisenbahnverkehres könnte sogar in nicht ferner Zukunft die Zeit kommen, wo es für die Landesfinanzen Bosniens und der Herzegowina vortheilhaft wäre, die gesammten aus den Centralactiven entnommenen Anlehen zurückzuerstatten.

Der Ausschuss, der in dem Berichte die finanzielle Leistungsfähigkeit Bosniens, welches auch die finanzielle Verantwortlichkeit trägt, betont, befürwortet die Genehmigung der beiden Regierungsvorlagen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Salzburg—Wörgl. Errichtung eines Schottergeleises nächst der Station Golling: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Errichtung eines Schottergeleises nächst der Station Golling für den 10. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.615.]

— (Linie Bregenz—Lindau. Versorgung der Station Lochau mit Trink- und Nutzwasser: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes, betreffend die Versorgung der Station Lochau mit Trink- und Nutzwasser für den 10. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 9945.]

— (Linie Krakau—Lemberg. Unterführung der Lubiczer Strasse in Krakau unter den Bahnkörper: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Unterführung der Lubiczer Strasse in Krakau unter die Eisenbahnlinie in km 0·011 für den 11. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Hofrath und Leiter der Bezirkshauptmannschaft Krakau Kasimir Ritter v. Laskowski betraut. [G.-I.-Z. 10.376.]

— (Linie Lemberg—Złoczów. Erweiterung der Station Krasne: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung anlässlich des Projectes, betreffend die Erweiterung der Station Krasne, für den 10. Juni, Nachmittags $^1/_2$1 Uhr, in Krasne anberaumt und als Leiter der Commission den Statthaltereirath Leopold Morawetz namhaft gemacht. [G.-I.-Z. 10.151.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger. Herstellung von Brunnen.) Für das Aufnahmsgebäude in der Station Renc, sowie für die Wächterhäuser Nr. 73 der Strecke Satkau—Teschnitz—Michelob und Nr. 337 der Flügelbahnstrecke Komotau — Karlszeche wurde je ein Trinkwasserbrunnen hergestellt. [4. Mai, Z. 20.336.]

— (Linie Falkenau — Klingenthal. Kellerentwässerung in der Station Bleistadt.) Für die Herstellung einer Kellerentwässerungs-Anlage beim Wächterhause Nr. 318 in der Station Bleistadt wurde die Baubewilligung ertheilt. [11. Mai, Z. 23.533.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf. Bauliche Herstellung in Bodenbach.) An der Stirnseite der gedeckten Rampe in der Station Bodenbach wurde eine Verschalung angebracht. [3. Mai. Z. 25.632.]

— (Linie Kralup—Neratovic. Chaussirung eines Ladeplatzes.) Das Project für die Chaussirung des Ladeplatzes in der Station Kralup wurde genehmigt. [3. Mai, Z. 25.633.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Herstellung eines neuen Geleisestranges am Karolinenschachte in M.-Ostrau: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der Kohlenbergbau-Gesellschaft und Coaksanstalt in M.-Ostrau für die Herstellung eines neuen Geleisestranges mit Drehscheibe für Coaksverladungen am Karolinenschachte in M.-Ostrau für den 8. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [G.-I.-Z. 10.315.]

Localbahn Haugsdorf-Weidenau. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Weidenau vorgelegten Detailprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Haugsdorf der projectirten Localbahn Lindewiese-Barzdorf nach der Stadt Weidenau die politische Begehung in Verbindung mit der Trassenrevision und Stationscommission auf den 10. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [H.-M.-Z. 27.269.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzkammergut - Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 19. April hat die neuerliche technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz im Jahre 1893 neugebauten schmalspurigen Tenderlocomotive, Inventarsnummer 10, Fabriksnummer 2822, der Salzkammergut-Localbahn, welche in Folge der am 11. August 1894 stattgehabten Entgleisung starke Beschädigungen am Kessel und Mechanismus erlitten hat, mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. [29. Mai, H.-M.-Z. 31.103.]

Verkehrsstörungen.

Eisenbahn Wien—Aspang:

6. Juni. In Folge der Nachmittags in der Strecke Scheiblingkirchen—Aspang eingetretenen Wolkenbrüche wurde die Bahn in der Strecke Edlitz—Aspang an vier Stellen mit Gerölle überschüttet. Die Züge Nr. 2, 76 und 6 verkehrten nur bis und Zug 5 von Edlitz. Zug Nr. 3 musste in der Strecke Aspang—Wr. Neustadt unterbleiben.

7. Juni. Die Züge verkehren nur in der Strecke Wien—Edlitz. Freimachung der Strecke dürfte bei günstiger Witterung am 8. Juni bewerkstelligt sein.

Südbahn-Gesellschaft:

6. Juni. In Folge Wolkenbruches wurden zwischen Frohnleiten und Peggau beim Wächterhause Nr. 303 beide Geleise 1 m hoch vermuhrt und war deshalb Zugverkehr von 3 Uhr bis 6 Uhr Nachmittags unterbrochen. Die Züge erwarteten in den Stationen die Freimachung der Bahn. Zug 96 erlitt 3 St. 40 Min., Zug 3 1 St. 57 M., Zug 126 4 St. 6 M., Zug 101 1 St. 9 M. und Zug 8 27 M. Verspätung.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die einheitliche Regulirung der mittleren Donau, sowie über die im Bereiche anderer namhafter Flüsse des Landes in erster Reihe nothwendigen Regulirungsarbeiten [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63]. Fortsetzung und Schluss.) Der Motivenbericht hebt die Nothwendigkeit der Regulirung der Zuflüsse der Donau hervor, und zwar sowohl im Allgemeinen im Interesse der Vermehrung der Wasser-Communicationswege durch Schaffung gut schiffbarer Wasserstrassen, als speciell auch im Interesse des Donaustromes selbst, dessen Schiffbarkeit an den Einmündungspunkten seiner Nebenflüsse in Folge ungünstiger Niveau- und Richtungsverhältnisse und hiedurch verursachter Stauungen, Versandungen etc. derzeit dort wesentlich gefährdet erscheint. Es handelt sich vorläufig — mit Ausschluss der Theiss, welche als selbstständiges Stromgebiet behandelt wird — um die Regulirung und Schiffbarmachung der Hauptnebenflüsse, insbesondere um letztere auch für den Verkehr von, wenn auch nur seicht tauchenden Dampfern verwendbar herzustellen.

Die Pläne für die einheitliche Regulirung der March sind bereits angefertigt und der österreichischen Regierung mitgetheilt worden. Auch die österreichische Regierung hat ihre Pläne angefertigt, deren Verhandlung an Ort und Stelle von der gemischten Landescommission ebenfalls bereits beendet ist. Die Kosten der Regulirung sind noch nicht genau festzustellen gewesen; dieselben werden sich um $1^1/_2$ Millionen Gulden bewegen.

Die Pläne für die einheitliche Regulirung der Waag werden erst angefertigt; gewiss ist, dass die Kosten dieses Regulirungswerkes sehr beträchtlich sein werden; vorläufig will der Minister nur den unteren Theil des Flusses, von Komorn bis Tornócz, reguliren und schiffbar machen, und hat hiefür 1,500.000 fl. präliminirt.

Die Pläne für die einheitliche Regulirung der Mur werden gegenwärtig ausgearbeitet. Nachdem die Mur von Graz abwärts 70 km lang zwischen Steinquais eingefasst ist, bringt dieselbe grosse Quantitäten von Geröll über die ungarische Grenze und verursacht dort beträchtlichen Schaden. Es musste daher der Betrag von 500.000 fl. präliminirt werden, um die brennendsten Uebel zu beseitigen.

Die Drau ist unter den ungarischen Gewässern am meisten verwildert. Aus den präliminirten 4,500.000 fl. beabsichtigt der Minister, die dringendsten Arbeiten im Abschnitte unterhalb Barcs durchzuführen. Die vollständige Regulirung dieses Flusses, welche mit unverhältnissmässig bedeutenden Auslagen verbunden sein wird, soll zwar gründlich, kann aber aus finanziellen Rücksichten nur im Laufe von Jahren durchgeführt werden.

Die Save ist nach der Donau der grösste Strom, fliesst jedoch in einem regelmässigen Bett, und nur an einzelnen Punkten, namentlich an der Mündung der Bosna und der Drina, gibt es Schiffahrthindernisse in Folge des Gerölles, welches diese beiden Flüsse in das Bett der Save bringen. Für die Save und deren schiffbare Nebenflüsse sind zwei Millionen Gulden präliminirt. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Schiffahrt der

Save nur dann einen wirklichen Aufschwung nehmen wird, wenn mit dem Ausbau des Vukovár-Samaczer Canals der Verkehr um 400 km abgekürzt wird, will der Minister nur die dringendsten Schiffahrthindernisse beseitigen und präliminirt für die Arbeiten 500.000 fl.

Die Regulirung der Temes-Bega wird nach den vom technischen Rath für Wasserbauten im Jahre 1891 verhandelten Plänen durchgeführt. Die Kosten derselben, welche die gesammten Schutzbauten und die Ableitung der Binnenwässer umfassen, sind auf 11,500.000 fl. präliminirt. Doch belasten den Staat ausschliesslich die Kosten für die Schiffbarmachung der Temes und Bega. Für den Frachtenverkehr hat der Bega-Canal neben der Donau die grösste Wichtigkeit, und dieser Verkehr wäre noch zu vervielfachen, wenn der Canal auch bei niedrigstem Wasserstande für tieftauchende Schiffe fahrbar gemacht würde. Vorläufig ist der Abschnitt der Bega zwischen Becskerek und Titel zu reguliren, nachdem eine weitgehendere Arbeit unter den heutigen Umständen nicht denkbar ist. Ebenso unaufschiebbar ist die Regulirung des unteren Theiles der Temes und deren Mündung. Für die erwähnten Arbeiten ist eine Million Gulden präliminirt, da ein Theil der hiefür auszuführenden Arbeiten mit der Regulirung der Theiss im Zusammenhange steht und deren Bekostigung zum Theil auch in jene der Theissregulirung einbezogen werden wird.

Die Errichtung von Winterhäfen wird mit der fortschreitenden Regulirung der Flüsse immer dringender, und sind an der Donau allein 19 Punkte bestimmt, an welchen Winterhäfen errichtet werden können. Der Minister glaubt, dass mit dem Aufwande von 600.000 fl. die wichtigsten Winterhäfen zu erbauen sein werden, wobei zu bemerken ist, dass dort, wo derlei Winterhäfen auch die Bedeutung von Handelshäfen erhalten sollen, die für letzteren Zweck erforderlichen Mehrauslagen von Fall zu Fall durch specielle Creditgewährung zu bedecken sein werden.

Die Gesammtausgaben für die voran specificirten Arbeiten sind nach § 3 in das Budget des Ackerbauministeriums sub Titel „Wasser-Investitionen" vom Jahre 1896 angefangen 18 Jahre hindurch mit jährlich drei Millionen einzustellen. Demgegenüber sind in den ersten drei Jahren fünf Millionen, in den folgenden neun Jahren aber vier Millionen per Jahr investirt worden, damit die Arbeiten innerhalb des im Gesetzentwurfe angegebenen Zeitraumes beendigt werden können und so das Land den Nutzen der systematischen Flussregulirung umso rascher geniesse. Nachdem jedoch die in den ersten zwölf Jahren auflaufenden Kosten aus den alljährlichen Budgetcrediten eine vollständige Bedeckung nicht finden, insofern als die dem Ackerbauminister zur Disposition zu stellenden Summen, die in das Budget aufzunehmenden Investitionsposten, in den ersten drei Jahren alljährlich um je zwei Millionen Gulden, in den weiteren neun Jahren alljährlich je eine Million Gulden übersteigen, muss daher zur Deckung des Mehrbedarfes in einer Weise gesorgt werden, damit diese mit der möglichst geringen Belastung des Staates verbunden sei. Aus diesem Grunde ist im Sinne des § 4 dem Finanzminister die Ermächtigung zu ertheilen, die in den ersten Jahren auftauchenden Mehrerfordernisse entweder aus den Cassebeständen oder aus kurzfristigen Anleihen zur Verfügung des Ackerbauministers zu stellen. Es wird nämlich auf diese Weise die Art der Bedeckung dieser Mehrerfordernisse stets von der jeweiligen finanziellen Situation abhängig gemacht; für den Fall, als sich die Cassenbestände günstig gestalten, wird der Mehrbedarf aus diesen gedeckt, im entgegengesetzten Falle werden die Mehrkosten im Wege von Creditoperationen aufgebracht. Schliesslich betont der Bericht, dass der Minister jedoch nicht dadurch eine ständige oder auf eine längere Zeit hinaus reichende Belastung herbeizuführen beabsichtigt; die Creditoperationen könnten sich auf kurzfristige Darlehen beschränken, deren Tilgung nach Ablauf des auf 12 Jahre festgesetzten Cyklus für die Regulirungsarbeiten, oder vom Jahre 1908 angefangen bis Ende 1913 aus dem jährlichen, drei Millionen Gulden betragenden Investitionscredit geschehen würde. Die Zinsen der Anlehen werden bis einschliesslich 1907 unter Titel „Staatsschulden" verrechnet, von da ab sind dieselben aus dem erwähnten Credit von drei Millionen Gulden zu decken.

Projectirte Bahn auf die Höhe des Schwabenberges in Budapest. (Ausführungsmodus.) Bei der vom Döbrentei-Platze in Budapest (II. Stadtbezirk Taban) aus projectirten, im Bereiche der Christinenstadt mit Berührung des Südbahnhofes auf die Höhe des Schwabenberges zu erbauenden Strasseneisenbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 2 und 48) wird auf der mit Seilbetrieb einzurichtenden Bergsection eine sowohl bei elektrischem, als auch bei Dampfbetrieb anwendbare unterirdische Kabelleitung in Anwendung gebracht werden. Die Projectanten beabsichtigen den Bau dieser bis zur Millenniumsfeier betriebsfähig herzustellenden Bahn noch im Laufe dieses Jahres zu beginnen und haben, um Zeit zu gewinnen, die Aufstellung einer aus allen betheiligten Factoren bestehenden Specialcommission (wie dies bei der Untergrundbahn zum Stadtwäldchen der Fall war) nachgesucht, wodurch sonst übliche zeitraubende Formalitäten vermieden würden.

Projectirte „Ungarische Metropolitan-Bahn" mit elektrischem Betriebe. (Ausführungsmodus.) Der Ingenieur und Professor der Budapester technischen Hochschule Carl Zipernovszky, Director der elektrotechnischen Abtheilung der Actiengesellschaft Ganz & Comp. in Budapest und Leobersdorf (bei Wien), projectirt im Vereine mit dem Director der elektrisch betriebenen Localbahn Budapest — Ujpest — Rakospalota (vergl. Concession Vrdgs.-Bl. Nr. 9) den Bau einer im Bereiche Budapests sich verzweigenden, elektrisch zu betreibenden, theils in das Strassenniveau zu legenden, theils als Untergrundbahn zu führenden, „Ungarische Metropolitan-Bahn" zu nennenden Stadtbahn. Die Unternehmung will drei Linien bauen, und zwar:

1. eine Hauptlinie, welche den Leopoldring, die Honvédgasse, den Neugebäudeplatz, die Göttergasse, den Elisabethplatz, die Wienergasse, die Kronprinzgasse, den Schlangenplatz, den Universitätsplatz, die Kecskemetergasse, den Calvinplatz, die Soroksárergasse bis zum Bakácsplatze unterirdisch verbindet und sich von dort durch die Mestergasse bis zum Franzstädter Bahnhofe im Niveau der Strasse fortsetzt;
2. eine Linie, die vom Schlangenplatze durch die Kossuth- und Tabakgasse bis zum Ostbahnhofe unterirdisch zieht und von dort im Strassenniveau die Verbindung mit der auf der Hungaria-Gürtelstrasse geplanten elektrischen Strassenbahn herstellt;
3. eine Linie, welche, von einem Punkte des Neugebäudeplatzes ausgehend, unter der Zoltángasse und mittelst eines Tunnels unter der Donau zum Hafnerplatz und Bombenplatz bis ans Ende der Hattyngasse unterirdisch hinzieht und von dort durch den Stadt-Meierhof bis zur Zahnradbahn im Strassenniveau geführt wird.

Alle diese drei Linien concentriren sich in zwei unterirdischen grossen Kreuzungsstationen, von denen die eine unter dem Schlangenplatz, die zweite unter dem Neugebäudeplatz projectirt ist.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung einer Theilstrecke der Localbahn (Baranya-) Szent-Lörincz — Slatina-Nasić.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart die stattgefundene Eröffnung des Betriebes der zur Agramer Betriebsleitung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gehörigen Vicinalbahn Szent-Lörincz — Slatina-Nasić, resp. deren Theilstrecke Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Sellye mit den Stationen Sumony und Baranya-Sellye, der Ladestation Okorág und der Lade-Haltestelle Gusztávmüve (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36). Die Stationen und die Ladestation Okorág sind für den Gesammtverkehr, die Haltestelle Gusztávmüve nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für das Auf- und Abladen von Frachtgütern (ohne Verrechnung) eingerichtet.

Ausland.

Belgien. (Transportbedingungen.) Die belgische Staatsbahn-Verwaltung hat eine Revision der Vorschriften für die Güterbeförderung, einschliesslich des Transportes von Geld, Werthgegenständen, Kostbarkeiten, Kunstwerken, Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren, Postpacketen und Dienstsendungen durchgeführt und das Material in zwei Bänden zusammengestellt, von denen der erste die erlassenen Instructionen und der zweite die Gesetze, Beschlüsse, Vereinbarungen etc. enthält, welche auf die bezeichneten Transporte Bezug haben.

Russland. (Gegenstände, deren Einfuhr verboten ist.) Der Finanzminister hat auf Grund des genehmigten Beschlusses des Reichsrathes unterm 10. März (u. St.) angeordnet, dass das Verzeichniss der Gegenstände, deren Einfuhr in das russische Reich verboten ist, durch Aufnahme des nachstehenden Artikels zu ergänzen ist:

„Art. 228. Sämmtliche Gegenstände und Waaren, die den Charakter der Religionsverachtung an sich tragen, bezw. auch solche Waaren und Gegenstände, die mit einem Stempel oder einer Etiquette etc. versehen sind, auf denen Heiligenbilder sich befinden, die den Charakter der Lästerung an sich tragen."

Das Verzeichniss der dem Einfuhrverbot unterliegenden Gegenstände (allgemeiner Zolltarif für das europäische Russland) lautet nunmehr wie folgt:

Art. 219. Russische Scheidemünze, kupferne und silberne, und alle Arten ausländische kupferne und silberne von niedrigem Werthe.

Art. 220. Schiesspulver, Mischungen für Schiesspulver und Knallmischungen. Schiesspulver und Sprengstoffe, deren Einfuhr auf besondere Erlaubniss des Finanzministers gestattet wird, werden wie folgt verzollt:

a) Schiesspulver zum Satze von 1 R. 40 Kp. Gold per Pud oder 27 Mk. 78 Pfg. per 100 kg;
b) Dynamit und jede Art Sprengstoffe, Knallmischungen, wie auch alle Arten Sprengattribute, als: Zündfäden, Dochte, elektrische Lunten und dergleichen im Tarife nicht besonders genannte, zum Satze von 3 R. Gold per Pud oder 59·52 Mk. per 100 kg.

Art. 221. Kriegsgeräthe, Kanonen, Mörser, Kanonenkugeln, Bomben und dergleichen.

Art. 222. Windbüchsen, die ohne Pulver wirken, wie auch Rohrstöcke und Pfeifenrohre mit Dolchen, Degen und anderen versteckten Waffen.

Art. 223. Spielkarten aller Art.

Art. 224. Fisch- und Kockelkörner (baccae coculi indici).

Art. 225. Margarinproducte.

Art. 226. Künstlicher Safran.

Art. 227. Bengalische Zündhölzer.

Art. 228. Sämmtliche Gegenstände und Waaren, die den Charakter der Religionsverachtung an sich tragen, bezw. auch solche Waaren und Gegenstände, die mit einem Stempel oder einer Etiquette etc. versehen sind, auf denen Heiligenbilder sich befinden, die den Charakter der Lästerung an sich tragen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1895, Nr. 5, S. 174.]

Schiffahrt.

„Adria“, kgl. ung. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Schiffahrt- und Handelsverkehr mit Spanien.) Behufs Hebung des Handelsverkehres zwischen Ungarn und den mittelländischen Küstengebieten Spaniens, in welchem der Haupt-Handelshafen jenes Landes, d. i. Barcelona, gelegen, wurde seinerzeit bestimmt, periodische Dampferfahrten mittelst der Dampfer der kgl. ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft „Adria“ aufrechtzuhalten, welche ebenso von Fiume als von Triest Frachtgüter aufnehmen; andererseits bedient diesen Verkehr, soweit es eben erforderlich, auch der Oesterr. Lloyd in seinen mit der „Adria“ alternirenden Fahrten ab Fiume und Triest nach den brasilianischen Häfen, somit die Möglichkeit des Güteraustausches zwischen der Monarchie über die eigenen Seehäfen nach Spanien geboten ist. Obzwar die Handelsbeziehungen Oesterreich-Ungarns mit Spanien derzeit keine besonders bedeutenden sind, ist doch die Möglichkeit einer stärkeren Entwicklung nach der Sachlage geboten. Der Export nach Spanien umfasst der Hauptsache nach die Artikel: Mehl, Hülsenfrüchte, Nutz- und Werkholz inclusive Fassdauben, Holzpapierstoff, Paraffin und Ceresin. Der Import aus Spanien dehnt sich zumeist auf Mineralien, Erze, Oele, Agrumen und Wein aus. Die Direction der „Adria“ ist nunmehr im Interesse der Hebung der Rentabilität dieser Relationen bestrebt, im Exporte die Einführung neuer Waarengattungen, als Eisengeschmeide, Mineralwässer und Erzeugnisse der Hausindustrie etc., ferner den Massenimport von Südfrüchten spanischer und portugiesischer Provenienz intensiv zu cultiviren.

Fiumaner Hafenbau. (Umfang und Beköstigung der bisher ausgeführten Bauten, sowie fernerhin projectirter Nachtragsarbeiten.) Die bisherigen Bauarbeiten, die innerhalb einer fünfeinhalbjährigen Bauperiode im Hafen von Fiume und auf dem damit im Zusammenhange stehenden Territorium ausgeführt wurden, sind folgende: an der östlichen Wurzel des Hafendammes wurde der neue „Baross Gábor“-Holzhafen im Zusammenhange mit einer ausgedehnten Plateauanschüttung vor der Fischhalle hergestellt. Molo IV: „Marie Valerie“, in der Nähe der Bahnhofmagazine, wurde ganz neu erbaut. — Der Franz Salvator-Quai zwischen Molo „Rudolf“ und „Marie Valerie“ wurde ausgebaut. Der grosse Wellenbrecher „Maria Theresia“ wurde nach westlicher Richtung um weitere 100 m verlängert. Der bestehende östliche Quai wurde um 20 m verbreitert. Im alten Hafenbassin wurde nächst dem östlichen Quai ein kleines Molo für die Zwecke des Localverkehres erbaut und zur Verbindung des Maria Theresia-Molos mit Durchbrechung des Hafens eine Drehbrücke hergestellt. — Zur Erzielung eines grösseren Holzlager- und Manipulationsplatzes wurde jenseits der Recina eine ausgedehnte Anschüttung hergestellt, über welche zwei Brücken führen, die die Verbindung der Geleise des Bahnhofes bewerkstelligen. Am westlichen Ende des Bahnhofes wurde eine ausgedehnte Plateauanschüttung bis zum Petroleumhafen hergestellt, um eine Vermehrung der Bahnhofsgeleise zu ermöglichen.

Ueberdies wurde eine grosse Anzahl von Magazinen, Elevatoren und von ähnlichen Einrichtungen zur Vermehrung der Lagerräume und zur Erleichterung der Hafenmanipulation und behufs Umgestaltung des Freihafens ausgeführt.

Die umfassenden Herstellungen erforderten einen grossen Aufwand von Arbeitsleistungen, und zwar:

Steinanschüttungen mit gemischtem Material	4,500.000 Tonnen
Anschüttung mit grossen Naturschutzblöcken	850.000 „
Erzeugung und Versetzung von künstlichen Blöcken	62.000 m³
Herstellung von Verkleidungsmauern	26.000 „

Diese Arbeiten wurden mit einem Kostenaufwande von 6,136.500 Gulden von der Bauunternehmung Gregersen & Schwarz in vertragsmässiger Zeit hergestellt.

Der Abwicklung dieser umfangreichen Arbeitsleistung stellten sich unvorhergesehene bedeutende Schwierigkeiten entgegen, deren Bewältigung der Bauunternehmung bedeutende Lasten auferlegte. — Die Beschaffung des verhältnissmässig enormen Quantums von natürlichem Blockmaterial musste aus den Gebirgen, welche die Bucht von Preluca in Istrien umfassen, aus grosser Entfernung herbeigeschafft werden, weil derartige Blöcke aus den Gesteinen des ungarisch-croatischen Litorale nicht erhältlich sind.

Da in Folge des rasch zunehmenden Verkehres im Bereiche der Fiumaner Eisenbahnstation der kgl. Ungar. Staatsbahnen die derzeitigen Anlagen sowohl an und für sich, als auch gegenüber den maritimen Ansprüchen sich als unzulänglich erweisen, hat der kgl. ungar. Handelsminister den Beschluss zur Ausführung solcher Nachtragsarbeiten gefasst, welche den beiderseitigen Interessensphären Rechnung tragen werden. Es wird, und zwar bereits in nächster Zeit, in erster Reihe noch ein Anlegeraum für eine grössere Anzahl von Schiffen weiter Fahrt geschaffen werden, damit die Ladungen derselben rasch gelöscht werden können. Um dies zu erreichen, muss der grosse Wellenbrecher noch eine Verlängerung um mehrere Hundert Meter erhalten, ferner die projectirte Entlastung des jetzigen Personenbahnhofes vom Frachtenverkehre durchgeführt werden.

Die heutige Manipulation der Salzverladung ist kostspielig und umständlich und hemmt den Verkehr der anderen Waaren. Um diese Hindernisse zu bewältigen, wird eine Ableitung der Bahnlinie von Buccari abwärts über die Brajdica bis zum Delta projectirt, welche Arbeiten mehr als 3 Millionen Gulden beanspruchen. Die Durchführung dieses Projectes ist umso dringender, da nur in diesem Falle der von Tag zu Tag steigende Verkehr bewältigt werden kann, indem eine Ausdehnung der Bahnhofanlage im Rayon der Stadt und der gegenwärtigen Hafenanlagen vollkommen ausgeschlossen ist. Eine theilweise Abhilfe dagegen bietet allerdings die bereits in Ausführung begriffene Erweiterung des Hafens von Abraditza, welcher nach Osten hin durch einen neuen Damm, resp. durch die Erweiterung des Deltas gebildet wird und für die Administration des Holzhafens vorbehalten ist. Da das Haupthinderniss des Verkehres und auf diese Weise der Entwicklung Fiumes insbesondere in den engen Räumlichkeiten des Bahnhofes und in der geringen Anzahl der Manipulationsgeleise zu suchen ist, plant die Direction der Staatsbahnen eine neue Lösung der Frage. Es wird nämlich projectirt, die ganze Bucht von Sussak aufzuschütten und zum Holzhafen einen neuen Tunnel zu bauen, welcher, vom nordöstlichen Pole dieses aufgeschütteten Gebietes ausgehend, in einer Serpentine nahe an der Eisenbahnlinie in die Station Buccari auslaufen wird.

Schiffsverkehr am Balaton-(Platten-)See. (Einführung der Sommerfahrordnung.) Die Direction der Plattensee-Schiffahrt-Actiengesellschaft verlautbart, dass die Sommerfahrordnung der gesellschaftlichen Dampfer eingeführt wurde, und zwar im Anschlusse an die Südbahnzüge der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof. Die Schiffe verkehren regelmässig zwischen der Eisenbahnstation Siófok und dem Seebade Balaton-Füred, ferner zwischen der Eisenbahnstation Boglár-Rédfülöp und dem Seebade Badacsony. Ausser diesen dienen auch die Post befördernden Fahrten ist im Interesse der Badegäste und Touristen seit 1. Juni zwischen allen gesellschaftlichen Schiffsstationen ein Wechselverkehr eingeführt worden, und gelangen für die Dauer der Sommerfahrordnung auch ermässigte Tour- und Retourkarten mit 24stündiger Giltigkeit zur Ausgabe.

Schiffahrtunternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Uebergabe des Schiffahrtbetriebes an die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass am 31. Mai der Schiffahrtbetrieb von der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 16 und 44) übernommen und in Folge dessen an dem genannten Tage der Schiffahrtbetrieb Seitens der kgl. Ungar. Staatsbahnen eingestellt wurde und die für diesen Dienst im Schosse der Direction, resp. der commerciellen Hauptsection bestandene Schiffahrtabtheilung mit dem genannten Termine aufgelöst ist. Gleichzeitig wurden auch die von den kgl. Ungar. Staatsbahnen unterhaltenen Schiffsstationen der Ungar. Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft übergeben. Die Gesellschaft wird vom genannten Tage an die bisher durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen aufrechterhaltenen Schiffahrten für eigene Rechnung weiterführen, und zwar bis zur Ausgabe ihrer neuen Tarife, bezw. bis auf Weiteres, auf Basis der beim Schiffbetriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen bis jetzt in Giltigkeit gestandenen Tarife und sonstigen Bestimmungen. Die Interessenten haben sich in allen Schifftransports-Angelegenheiten bezüglich der in den genannten Tarifen enthaltenen Relationen von nun an direct an die genannte Schiffahrt-Gesellschaft zu wenden.

Fiumaner Dockunternehmung. (Betriebsresultate.) Die bisherigen Betriebserfolge der Fiumaner Dockunternehmung, deren Etablissements erst Ende 1893 eröffnet wurden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1893), haben sich bereits so günstig gestaltet, dass die Direction in der Lage ist, ab 1. Juni eine 6percentige Dividende (30 fl. per Actie) zu vertheilen.

Quarantainenachrichten.

Athen. Die kgl. griechische Regierung hat die bestandenen Observations-Quarantainen gegen Provenienzen aus Constantinopel und den Häfen der asiatischen Küste der Propontis von Scutari (exclusive) bis Moudania (inclusive) aufgehoben. Die genannten Provenienzen werden vom 7./19. Mai ab hierlands nur mehr einer strengen ärztlichen Visite unterzogen.

Constantinopel. In Folge Auftretens der Cholera in Tarsus beschloss der Sanitätsconseil, die Herkünfte aus dem Küstengebiete Karamaniens von Cap Ananua bis Alexandrette (exclusive) einer in den Lazarethen von Klazomene oder Beirut zu erledigenden zehntägigen Quarantaine zu unterwerfen.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 16. Februar wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz" abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, die zusammen einen Actienbesitz von 135.200 fl. mit 270 Stimmen vertraten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Concipist im Handelsministerium Josef Freiherr v. Beess-Chrostin. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wurde Alfred Freiherr v. Wražda, Gutsbesitzer in Pullitz, zum Vorsitzenden gewählt. Derselbe wies nach, dass das gesammte, 160.000 fl. ö. W. betragende Actiencapital gezeichnet und bei der Sparcasse in Jamnitz erlegt worden war. Nachdem Seitens der Versammlung die ausführlichen geschäftlichen Mittheilungen des Generalbevollmächtigten der Concessionäre, Inspectors Dr. Siegfried Werner, zur Kenntniss genommen worden waren, erklärte sich die Generalversammlung bereit, in sämmtliche Rechte und Verpflichtungen der Concessionäre einzutreten. Bei den hierauf vorgenommenen Wahlen wurden in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath Alexander Markgraf Pallavicini, Alfred Freiherr v. Wražda, Dr. Friedrich Heidler, Josef Augusta und Johann Wopelka berufen. Zu Mitgliedern des Revisions-Ausschusses wurden Dr. Jakob Gleissner, Wilhelm Augusta und Franz Prochaska, letzterer als Ersatzmann, gewählt. — In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Alfred Freiherr v. Wražda zum Präsidenten und Dr. Friedrich Heidler zum Vicepräsidenten gewählt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.
Verkehrsausweis pro Mai 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	4319·60	401·55	704·45	4016·70
Roggen	1986·17	303·00	618·53	1670·64
Gerste	459·11	—	159·48	299·63
Hafer	1325·86	—	845·73	480·13
Mais	616·43	1005·47	302·57	1319·33
Mehl	829·98	810·89	608·93	1031 94
Wein	6482·25	531·78	433·81	6580·22
Verschiedene	1089·22	412·32	434·20	1067·34
Zusammen	17108·62	3465·01	4107·70	16465·93
Versicherungswerth	300.200	38.300	50.150	288.350

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	34	5	6	33
Versicherungswerth	150.550	34.515	37.245	147.820
Abgesondert übertragene Warrants	6	1	—	7
Versicherungswerth	11.150	1.700	—	12.850
Lombardbetrag	4.550	850	—	5.400

Lagerhaus der Stadt Bregenz.
Verkehr im Monate Mai 1895.

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	2148	606	1019	1735
Roggen	253	—	—	253
Gerste	1165	203	26	1342
Hafer	7198	2187	2281	7104
Malz	541	400	448	493
Mais	678	405	349	734
Diverse	3249	1951	2134	3066
Total	15232	5752	6257	14727

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium auf Grund des § 34 der Statuten der Actiengesellschaft „Ostgalizische Localbahnen" den k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director i. P., Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der in Rede stehenden Actiengesellschaft ernannt.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des in Folge Ernennung zum k. k. Bezirkshauptmann nach Reutte versetzten bisherigen Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft, Alois Hafner, den bei der Statthalterei-Abtheilung in Trient in Verwendung stehenden k. k. Bezirkshauptmann Anton Posselt-Csorich mit der gedachten Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Stationen Ó-Buda-Filatorigát und Budapest S.B. in den Ausnahmetarif II des Tarifes Theil II Heft 1.

Der Ausnahmetarif II auf Seite 87 des vom 1. October 1893 giltigen Tarifes für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, findet bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege auch im Verkehre zwischen Ó-Buda-Filatorigát und Budapest S.B. einerseits und Wien St.E.G. und Wien K.F N.B. andererseits Anwendung.

Wien, am 5. Juni 1895. [397]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 67 des mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1894 zur Einführung gelangten Ausnahmetarifes für Obst, Theil VI, Heft Nr. 2, sind die Frachtsätze der Abtheilung III (Obst, getrocknetes etc.) bei Brčka-Gunja—Lauffen a/Neckar auf **5·86** Mark, bei Brčka-Gunja—Laupheim auf **4·93** Mark zu berichtigen.

Wien, am 6. Juni 1895. [398]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 166 des mit Giltigkeit ab 1. Juni 1895 zur Einführung gelangten Gütertarifes Theil II, Heft 9, des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes sind in der Relation Höchst-Neustadt—Reichenberg die Frachtsätze der Wagenladungsclassen B und C_2 von Mark 3·00 auf **Mark 4·00** zu berichtigen.

Wien, am 6. Juni 1895. [399]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil V, Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohle).

Einbeziehung der Station Berchtesgaden.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1895 wird die Station Berchtesgaden in den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband, Theil V, Heft 3 (Ausnahmetarif für Kohle) einbezogen.

Die zur Berechnung gelangenden Frachtsätze sind bei den betreffenden Dienststellen zu erfragen.

Wien, am 5. Juni 1895. [400]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Nachtrag III zur Tarifübersicht.

Zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 1. Februar 1895 gelangt der Nachtrag III, enthaltend die bis 1. Juni 1895 eingetretenen Aenderungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von je 10 kr. bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu beziehen.

Wien, am 5. Juni 1895. [401]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Nischowitz-Radschi.

Am 15. Juni 1895 wird die Haltestelle Nischowitz-Radschi, zwischen der Station Wolin und der Haltestelle Malenic der Localbahn Strakonitz-Winterberg gelegen, für den Personenverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 1. Juni 1895. [402]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages IV zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag IV zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Bažanowitz, bezw. Czechowitz Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Erweiterung der Befugnisse der Haltestelle Oberweiden zur Auf-, resp. Abgabe von Rüben und Rübenschnitten in Wagenladungen.
2. Eröffnung der Personen-Haltestelle Gross-Kuntschitz für den beschränkten Frachtgüterverkehr.
3. Ergänzungen der „einleitenden Bemerkungen".
4. Aenderung des Stationsnamens Floridsdorf-Donaufeld.
5. Kilometer-Tabellen für die Haltestellen Bažanowitz und Czechowitz.
6. Berichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 4. Juni 1895. [403]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 13. bis inclusive 16. Juni, vom 10. bis inclusive 15. August und vom 1. bis inclusive 8. September 1895 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in den Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya und Dziedlitz—Saybusch-Zablocie zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte

Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 16. Juni, 15. August und 8. September 1895 ein Separat-Personenzug,

Abfahrt von Bielitz . . . . 6·28 Früh
Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska . 9·13 Vorm.
und
Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska . 1·55 Nachm.
Ankunft in Bielitz . . . . 4·52 Nachm.

zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 1. Juni 1895. [104]

Sonstige Nachrichten.

Fracht-, bezw. Refactiereclamationen der Bezugsberechtigten unter gleichzeitiger Bevollmächtigung anderer Parteien zur Empfangnahme der liquiden Beträge. (Stempelpflichtigkeit solcher Reclamationen.) Eine Bahnverwaltung hatte sich an das k. k. Finanzministerium mit der Anfrage gewendet, ob die Reclamationen, welche Bezugsberechtigte bei den Eisenbahn-Verwaltungen über Refactien unter gleichzeitiger Bevollmächtigung einer anderer Partei zur Empfangnahme der liquiden Beträge mit den nachstehenden, zuweilen als Cessionen nach Scala II, oft aber auch nicht gestempelten Formularien einbringen, der Stempelpflicht unterliegen.

Diese Formulare lauten z. B.:

a) „Bei den . . . . Frachtbriefen . . . . sind irrthümlich die Mühlenrefactien mehr eingehoben worden, welche ich hiemit reclamire. Ich ersuche um gef. Prüfung und Anerkennung . . . . . mit dem Bemerken, dass ich mit der Austragung dieser Frachtreclamations-Angelegenheit die Firma . . . . . . betraut habe, und bitte, sowohl alle diesbezüglichen Correspondenzen an die genannte Firma zu leiten, als auch den liquid anerkannten Betrag für meine Rechnung an dieselbe auszufolgen."

b) „Bei den laut beiliegender Frachtbriefe . . . entrichteten Frachtgebühren bitte ich die Frachtermässigung für Mühlen, sowie den eingehobenen Lagerzins per . . . Herrn . . . . rückzuvergüten; ich bevollmächtige denselben zur Reclamation und zur Empfangnahme der zu restituirenden Gebühren. Ich habe ihn mit dieser Frachtreclamations-Angelegenheit betraut."

Ueber Auftrag des k. k. Finanzministeriums wurde die Bahnverwaltung durch die k. k. Finanz-Landesdirection dahin verständigt, dass die in Rede stehenden Reclamationen, mittelst welcher die Eisenbahn-Verwaltungen durch den Bezugsberechtigten beauftragt werden, die Refactiebeträge nicht an diesen, sondern an eine dritte Person auszuzahlen, sich als in den Text kaufmännischer Correspondenzen aufgenommene Anweisungen darstellen und als solche im Sinne des § 9 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, der Gebühr nach T.-P. 11, Punkt 2, lit. b), aa) des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, bezw. eventuell nach § 12, al. 2, des erstbezogenen Gesetzes unterliegen. [H.-M.-Z. 28.482.]

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände trans., Theil II, vom 15. Juni 1892. (Einbeziehung der Station Gummersbach.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1895 wurde die Station Gummersbach des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen:

Tarifkilometer	Zwischen Gummersbach und	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarife			
									1 Eisenwaaren etc.		2 Façoneisen etc.	
			A¹	B	A²	I	II	III	a in belieb. Meng.	c 10.000 kg	a in belieb. Meng.	c 10.000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark										
690	Passau Donaul. trs. . .	7·69	4·72	4·20	3·51	3·17	2·48	1·58	5·62	1·83	5·62	1·58
572	Regensburg Donaul. trs.	6·55	4·06	3·58	3·01	2·72	2·15	1·41	4·84	1·75	4·84	1·41

B. Verkehr mit den unteren Donauländern:

Tarifkilometer	Zwischen Gummersbach und	Stückgutclasse		Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarife					
										1 Eisenwaaren etc.			2 Façoneisen etc.		
		I	II	A¹	B	A²	I	II	III	a in belieb. Meng.	b 5000 kg	c 10.000 kg	a in belieb. Meng.	b 5000 kg	c 10.000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark													
690	Passau Donaul. trs.	4·93	4·24	3·51	2·82	2·82	2·48	2·13	1·58	2·16	1·73	1·44	1·85	1·48	1·23
572	Regensburg Donaul. trs.	4·26	3·69	3·01	2·44	2·44	2·15	1·87	1·41	1·91	1·51	1·26	1·65	1·30	1·09

Die Frachtsätze sind auf den Seiten 34/35, 62/63, 92/93 und 122/123 des Tarifes entsprechend vorzutragen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
935	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter der Wagenladungs-Classe C	Zborów	Zellerndorf	Einhaltung der bezüglich der Aufgabe, resp. Frachtzahlung für Güter der Classe C giltigen tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	113 kr.		Im Kartirungswege		
936	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H—20—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Rawa ruska	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	53 kr.		Im Kartirungswege		
937	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Kohle	Nürschau	Rumburg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Besteht keiner	43·8 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
938	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz (Scheit- [Kloben] und Knüppel- [Prügel] Holz, sämmtlich bis 2·5 Meter Länge)	Zwittau	Nestersitz-Pömmerle	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 63·0	kr. 47	kr. 16·0	Im Kartirungswege		
				Greifendorf					64·3	48	16·3			
				Brüsau-Brünnlitz					66·0	49	17·0			
939	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Smidar loco und transit	Hochwessely	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 4500 Tonnen.** Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C, bezw. für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende Mai 1896	Localtarife	6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis 1. August 1896	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenabfälle, Rübenpresslinge, Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Hochwessely	Smidar loco und transit				6·7 kr.	5·6 kr.	1·1 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen bis 1. August 1896	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
940	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Chamotteartikel, als: Chamotteziegel, Chamottemörtel, feuerfester Thon, Gasretorten, cylindrische, ans Chamotte, Chamottesteine, Chamottemehl, Chamottespeise, feuerfeste Ziegel, ferner Drainröhren*), Thonplatten und Klinkersteine	Weigsdorf und Friedland i B.	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., wenn die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. einzeln oder zusammen mit mindestens 100 km am Transporte betheiligt sind*)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch his Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 3		Im Kartirungswege		Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung. *) Für **Drainröhren** gilt die Frachtbegünstigung für die Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. ohne Beschränkung auf die Minimal-Verfrachtungs-Distanz von 100 km
941	**Südbahn-Gesellschaft**		Pflastersteine	Reifnigg-Fresen Wuchern-Mahrenberg	Barcs transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen mit directen nach Essegg lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Aufladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1895	Localtarif	84 87 Heller inclus. ungar. Steuer	78 80 Heller inclus. ungar. Steuer	6 7 Heller	Im Kartirungswege		
942	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b der Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verhands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Admont und Gstatterhoden	Bautzen Berthelsdorf hei Freiherg Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bahnhof) Königstein Pirna Schandau Sohland Wendischfähre allen vorstehenden Stationen	Auflieferung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachthrief, hezw. Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen	Vom 10. Juni 1895 his zur Durchführung im Tarifwege, längstens aher his Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verhands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Ausnahmetarif 6 a / 6 b Pfennig für 100 kg 130 / 125 137 / 131 136 / 129 138 / 131 139 / 132 125 / 120 130 / 124 123 / 118 124 / 120 124 / 119 Coursdifferenz für vorstehende Frachtsätze 2 / 2		Im Kartirungswege		Die Coursdifferenzen sind von nebigen Frachtsätzen bis auf Weiteres im dreifachen Betrage ahznziehen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
943	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Tachau (Localbahn Plan-Tachau)	den betreffenden Verbandstationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Bei Auflieferung von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen	Vom 10. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Theil II, Heft 1, des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 a und 6 b für Plan (k.k.St.B.), erhöht um den Zuschlag von 15 Pfennig für 100 kg		Im Kartirungswege		
945	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Holzwolle	Csácza	Oderberg	Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Im Übrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. bis Ende 1895	Localtarif		kr. a) 27·4 b) 20		Im Kartirungswege		
					Ruttka					a) 22·7 b) 16				
					Teschen					a) 17·6 b) 14				
					Zsolna					a) 15·1 b) 12				
					Zwardon					a) 11·4 b) 9				

944 — K.k.St.B. — **Ergänzung** der in Nr. 135 dieses Blattes vom 24. November 1894 sub fortlaufender Nr. 2091 enthaltenen Publication. In die Rubrik „Besondere Bemerkungen" ist einzuschalten: „Diese Frachtermässigung findet nur dann Anwendung, wenn die Zufuhr bezw. Abfuhr der Transporte zum bezw. vom Bahnhofe Bojan bezw. Czernowitz mittels Strassenfuhrwerkes erfolgt."

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.	k. k. Handels-Ministeriums	Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. Wien, 11. Juni 1895. **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 10. April 1895*) für die Localbahn von Salzburg nach Lamprechtshausen.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Salzburg über Oberndorf nach Lamprechtshausen gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1.

Wir verleihen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von Salzburg im Anschlusse an die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, bildende Localbahn von Salzburg zur österreichisch-bayerischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Berchtesgaden und an den Salzburger Bahnhof der Staatsbahnen über Oberndorf nach Lamprechtshausen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen gewährt.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ehestens zu beginnen, binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom Tage der Ertheilung des Bauconsenses an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen bis zum 21. April 1975 bemessenen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer Caution von fünftausend Gulden in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen in Bezug auf die Durchführung und Vollendung des Baues der concessionirten Bahn durch Verschulden der Gesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

---

*) Enthalten in dem am 1. Juni 1895 ausgegebenen XXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 68.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden.

Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personal und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zu Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Gesellschaft bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn.

Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Gesellschaft in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen der Gesellschaft nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die vorstehenden Bestimmungen treten bezüglich der bestehenden Linien der Gesellschaft an die Stelle der einschlägigen Anordnungen im § 9 der Concessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 6.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der gegenwärtig concessionirten Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 7.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung und gleichzeitig auch die den Gegenstand der Concessionsurkunden vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, und vom 15. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 192, bildenden Localbahnlinien unter den Bedingungen des § 11 der Concessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, jederzeit einzulösen.

§ 8.

Im Uebrigen ist die im § 1 genannte Eisenbahn als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 21. April 1885, R.-G.-Bl. Nr. 70, bildenden Localbahn-Unternehmens anzusehen, und haben die Bestimmungen der §§ 5 bis inclusive 8, 10, dann 12 bis inclusive 14 der obengenannten Concessionsurkunde nunmehr auf die gedachten Eisenbahnlinien als ein einheitliches Unternehmen Anwendung zu finden.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zehnten Tage des Monates April im Jahre des Heiles Eintausend achthundert neunzig und fünf, Unserer Reiche im siebenundvierzigsten.

(L. S.) **Franz Joseph** m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Salzburg nach Lamprechtshausen.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Salzburg nach Lamprechtshausen ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m für eine vorläufige Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892) für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die Staatsverwaltung behält sich jedoch vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnlinie hinsichtlich der in den einzelnen Strecken einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit noch besondere Bestimmungen zu treffen.

Die Ausführung des Baues und die Einrichtung des Betriebes hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der von dem genannten Amte zu erlassenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die zufolge der Bestimmungen dieser Concessionsbedingnisse vorbehaltenen Genehmigungen des Localbahnamtes im Handelsministerium sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat während des Baues und der Betriebführung allen Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen, sowie den Anordnungen anderer staatlicher Aufsichtsbehörden Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter obliegt der Gesellschaft die gleiche mittelbare Fürsorge, welche in dieser Beziehung von Seiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung zufolge der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten geübt wird.

Die Bestätigung des von der Gesellschaft, bezw. von der Bauunternehmung zu bestellenden Bauleiters unterliegt der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

2. Trasse.

Die circa 26 km lange Bahn beginnt in einer nördlich des Bahnhofes Salzburg der k. k. Staatsbahnen herzustellenden Localbahnstation Salzburg, und wird sodann die Linie vorerst zwischen der Landesstrasse nach Oberndorf und dem Salzachflusse geführt. Im Weiteren gelangt die Linie über Acharting nach Oberndorf, wird hierauf in vorwiegend nordwestlicher Richtung gegen das Bührmoos, sodann entlang desselben geführt, und endet die Bahn in der westlich des Ortes Lamprechtshausen anzulegenden gleichnamigen Station.

Ausserdem ist eine Verbindung des Bahnhofes Salzburg der vorbeschriebenen Localbahn mit der Station Salzburg der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft unter Benützung des bestehenden Verbindungsgeleises dieser letzteren Station mit den Geleisen der k. k. Staatsbahnen herzustellen, im Zuge welcher Verbindung die currente Linie der Localbahn Ischl-Salzburg übersetzt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium vorgenommen werden.

Geringfügige Abweichungen gegenüber den genehmigten Projecten, in Ansehung deren die Zustimmung der berührten Parteien, sowie der politischen Bezirksbehörde nachgewiesen werden kann, sind zulässig und bedürfen lediglich der rechtzeitig noch vor der Ausführung zu erstattenden Anzeige an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium, resp. an das von diesem bestellte Bauaufsichtsorgan.

3. Anschluss von Eisenbahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der Localbahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der Localbahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zu Stande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium zu erläutern.

4. Grunderwerb.

Die definitiv für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu solchen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten sind und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen nicht weniger als 150 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Für das unter Punkt 2 bezeichnete Verbindungsgeleise ist jedoch die Anwendung eines Bogenhalbmessers von 100 m gestattet.

Bezüglich der Uebergangscurven, dann der Längen der Zwischengeraden bei Contrabögen, ferner hinsichtlich der Spurerweiterung in Bögen und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, schliesslich betreffs Anordnung der Gefällsbrüche sind die vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium erlassenen diesbezüglichen Vorschriften massgebend.

Die Anordnung der Uebergangscurven in den Bögen vom Halbmesser 600 m bis 150 m hat unter Zugrundelegung der Constante 6000 und in den Bögen vom Halbmesser 150 m bis 100 m unter Anwendung der Constante 3000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 20 Permille festgesetzt.

In diesen Strecken hat jedoch in den Bögen eine Ermässigung der durchschnittlichen Maximalneigung im Sinne der vom Localbahnamte im k. k. Handelsministerium hinausgegebenen Vorschrift über die Legung der Bahnnivellette in Maximalsteigungen zur Ausführung zu gelangen.

Für das unter Punkt 2 bezeichnete Verbindungsgeleise wird als maximale Neigung 25 Permille gestattet.

Die Stationen nnd Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und soll die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Der geringste Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, wird mit 4·5 m festgesetzt.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 4 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisachse mindestens 1·9 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone zu erhalten.

In gewöhnlichen Erdeinschnitten, sowie in Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohle des Seitengrabens eine Breite von mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 0·5 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887 (R.-G.-Bl. Nr. 109), bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 28) massgebend; ferner sind in jedem Falle die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung“ zu beobachten.

Den Berechnungen für die Eisenconstructionen der Bahn können die im § 3, lit. a und b, der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h, Absatz 1 des § 3 angeführten zwanzigpercentigen Ermässigung zu Grunde gelegt werden.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Wegüberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Falls auf Grund der politischen Begehung der Bahnlinie die Ausführung von Fluthbrücken in jenem Theile der Bahn angeordnet werden sollte, in welchem dieselbe sich innerhalb des Inundationsgebietes des Salzach-Flusses befindet, können diese Brücken aus Holz auf Holzjochen hergestellt werden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen; bei sonstigen Wasserläufen kann, insofern deren Hochwässer kein Treibeis, Holz etc. führen, dieser Abstand auf 0·5 m ermässigt werden.

Die lichte Höhe der Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m und, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mehr als 4·5 m zu betragen.

Wegen Mitbenützung eines Theiles der Bahnhofsarea der Station Salzburg der k. k. Staatsbahnen bei Herstellung des unter Punkt 2 erwähnten Verbindungsgeleises ist eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung desselben, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen nicht erzielt werden könnte.

Die Uebersetzung der Localbahn Ischl—Salzburg durch das unter Punkt 2 erwähnte Verbindungsgeleise ist im Einvernehmen mit der Verwaltung der genannten Localbahn auszuführen.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holz-Querschwellen und im Allgemeinen nach dem auf der Localbahn Budweis—Salnau zur Anwendung gelangten Oberbausystem XX der k. k. Staatsbahnen mit Flussstahlschienen von 23 kg Gewicht per laufendes Meter auszuführen.

In Abweichung von dem genannten Oberbaunormale wird jedoch bestimmt, dass die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte höchstens 72 cm betragen darf, ferner dass in Geraden und in Bögen bis zum Halbmesser von 500 m auf eine Schienenlänge von 9 m acht Unterlagsplatten verlegt werden können. Die Vertheilung des Kleinmaterials in schärferen Bögen als mit 500 m Halbmesser unterliegt der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Die Schwellen sind aus Lärchenholz herzustellen.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten.

Die Stärke des Schotterbettes unterhalb der Schienenunterkante hat auf Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen, und gilt dieses Mass in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

7. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landes-Bauordnung und im Einklange mit den localen Interessen herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen angemessen zu erbauen.

Kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wärterhäuser oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das Localbahnamt im k. k. Handelsministerium in speciellen Fällen angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonals nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann.

8. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken wird auf solche Stellen beschränkt, wo eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten steht.

Alle Wegübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der Inschrift: „Achtung auf den Zug“.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine Entfernung von 200 m je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind Steigungszeiger anzubringen.

Bei den Bruchpunkten kurzer Zwischenneigungen oder solcher Zwischenneigungen, welche von der durchschnittlichen, in der betreffenden Strecke angewendeten Bahnneigung nicht wesentlich abweichen, können Neigungszeiger entfallen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Pflöcke oder Steine, bezw. von 1000 zu 1000 m Kilometersteine zu versetzen.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

9. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militär-Verladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der diesfalls Seitens des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium ergehenden Weisungen zu bemessen.

Die Ausführung der Wasserbeschaffungs-Anlagen nebst den zugehörigen maschinellen Einrichtungen, ins

besondere auch die Bestimmung, inwieweit zu diesem Zwecke der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs erforderlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium.

Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund der bei der politischen Begehung getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen wird.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, bezw. an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

10. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Für den Fall, als diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Linz zu wenden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signalmittel beizustellen.

Die Ausgestaltung dieser Anlagen hat nach den Weisungen des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium zu erfolgen.

Die Bahn ist mit den für den Betriebs-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, sowie mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Inventargegenstände und Reservematerialien bleibt die Entscheidung dem Localbahnamte im k. k. Handelsministerium vorbehalten.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

1. zwei Locomotiven,
2. vier Personwagen,
3. zwanzig Lastwagen verschiedener Gattungen.

Die Belastung einer Locomotivachse darf im voll ausgerüsteten Zustande 11 t nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen und in beiden Richtungen Anschlüsse für die Dampfheizung. Die Personenwagen sind für Dampfheizung einzurichten, sowie mit Spindelbremsen zu versehen.

Sämmtliche Lastwagen sind mit der Rohrleitung für die Dampfheizung zu versehen.

Ausserdem erhalten mindestens 30 Percent aller Lastwagen Bremsvorrichtungen, welche vom Wagen aus bethätigt werden können, und sind letztere mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Die Pläne für sämmtliche neuanzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des Localbahnamtes im k. k. Handelsministerium, und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 („Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt" Nr. 15 ex 1887), und vom 1. August 1892, Z. 32.904 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 87 ex 1892), Rechnung zu tragen.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seiten des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, diesbezügliche Lieferungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 („Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48 166 („Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

15. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben. Auch wird die Gesellschaft sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- nnd Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten. Einer solchen Regelung hat die Gesellschaft sich zu unterwerfen.

Wien, am 14. Mai 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Graz über Maria Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz, sowie für eine Drahtseil-, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schökl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtbaumeister Andrea Franz in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Graz über Maria Trost nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz, sowie für eine Drahtseil-, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schökl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. Mai 1895. Z. 23.949.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Mattuglie-Abbazia nach Lovrana und von dort auf den Gipfel des Monte Maggiore, eventuell von Mattuglie zum Schutzhaus auf dem Monte Maggiore und von dort auf den Gipfel dieses Berges.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Grafen Rudolf Kinsky in Wien im Vereine mit dem Ingenieur Max Déri in Wien und dem Director der Fiumaner Creditbank Arthur Steinacker in Fiume die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von der Station Mattuglie-Abbazia der Südbahnlinie St. Peter—Fiume über Abbazia nach Lovrana und von dort auf den Gipfel des Monte Maggiore, eventuell von Mattuglie zum Schutzhaus auf dem Monte Maggiore und von dort auf den Gipfel des genannten Berges im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 27. Mai 1895. Z. 24.695.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der „Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft".

Das k. k. Ministerium des Innern hat die geänderten Statuten der „Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft" genehmigt.

Wien, am 27. Mai 1895. — Z. 13.809. H.-M.-Z. 33.575.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April.) Zu den mit Ende des Monates März in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 227·422 km sind im Monate April durch den Baubeginn des Loses IV c zwischen km 6·736 und 7·718 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn 0·980 km zugewachsen. Da im Gegenstandsmonate keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Ende des Monates April 228·402 km in Bauausführung, wovon 46·668 km auf Staatsbahnen, 22·340 km auf private Hauptbahnen und 159·394 km auf Localbahnen entfallen. Fertiggestellt erscheint die Localbahn Baden—Vöslau. Die Zahl der im Monate April beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat die ansehnliche Höhe von 8841 erreicht, gegen 3490 im Vormonate, d. s. 39 per Kilometer. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 vom 9. Mai.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auflassung von Tunnelstrecken und Schrankenumwandlung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. April durchgeführten politischen Begehung wurde die Auflassung der Tunnelstrecken in km 204·2 bis 206·8 zwischen den Stationen Leipnik und Weisskirchen genehmigt und für das Project, betreffend die Herstellung eines Geleises auf dem hiezu bereits fertiggestellten Bahnkörper des II. Geleises, dann die im Zusammenhange damit auszuführenden Wegumlegungen und Schrankenumgestaltungen der Bauconsens ertheilt. [14. Mai, Z. 24.694.]

— (Localbahnlinie Zauchtl—Bautsch: Strassenbrückenwaage in Schwansdorf.) In der Station Schwansdorf wird für Zwecke der Firma Schnabel & Granzer in Bautsch eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [11. Mai, Z. 27.499.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Heizhauskaserne in Wien.) In der Station Wien wird als Anbau an die bestehende Locomotivremise eine Heizhauskaserne hergestellt. [13. April, Z. 28.826.]

— (Wächterhaus in Erlach.) In der Station Erlach wird in km 61·5,6 ein neues einfaches Wächterhaus sammt Nebengebäude hergestellt. [26. April, Z. 11.604.]

Localbahn Budweis-Salnau (im Betriebe der k. k. Oesterr. Staatsbahnen). (Erweiterung der Haltestelle Quitosching: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krumau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Haltestelle Quitosching für den 12. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Krumau J. Federsell betraut. [G.-I.-Z. 10.155.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geleiseherstellung.) Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für die Herstellung eines Aufstellungsgeleises in der Simmeringer Hauptstrasse (XI. Bez.) O.-Nr. 30 wurde gutgeheissen und an die k. k. Statthalterei in Wien mit der Ermächtigung übersendet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Bauconsens in h. ä. Namen zu ertheilen. [30. Mai, H.-M.-Z. 31.038.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Ausschluss der Beförderung explosiver Gegenstände auf der Strecke Gmunden Seebahnhof—Laakirchen der Localbahn Lambach-Gmunden.) Das Handelsministerium hat im Sinne des § 3 der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, genehmigt, dass in der Strecke Gmunden Seebahnhof—Laakirchen explosive Gegenstände vom Eisenbahntransport gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Station Gmunden steht die Benützung der Salzkammergutlinie zu Gebote, und rücksichtlich der übrigen Strecke sind zufolge gepflogener Erhebungen seit Jahren keinerlei Transporte explosiver Güter erfolgt. [28. Mai, Z. 27.958.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herstellung einer telephonischen Verbindung zwischen der Station Kojetein und der Halte- und Ladestelle Mierowitz.) Es hat sich das Bedürfniss ergeben, zur raschen und sicheren Abwicklung des Frachtenverkehres in der in der Strecke Nezamislitz-Kojetein gelegenen Halte- und Ladestelle Mierowitz ein Verständigungsmittel zwischen dieser Ladestelle und der Station Kojetein zu schaffen. Zu diesem Zwecke hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Mähren und Schlesien eine telephonische Verbindung zwischen Kojetein und Mierowitz durch Anschaltung von Telephon-Apparaten nach System Gattinger an die Glockensignalleitung dieser Strecke herstellen lassen. Für die telephonische Correspondenz auf dieser Linie ist die von der k. k. General-Inspection genehmigte Instruction für die Benützung der an bestehende Telegraphen- oder Signallinien stabil angeschalteten Telephon-Einrichtungen zur Verbindung zwischen Stationen und den ihnen untergeordneten Halte- und Ladestellen in Anwendung. [G.-I.-Z. 10.084.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Einstellung von 20 Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat genehmigt, dass Seitens der Firma David Fanto & Comp. in Pardubitz bei der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik (Lederer & Porges) in Brünn 20 Reservoirwagen mit Bremsen für Mineralöltransporte bestellt werden. die nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 9. Mai 1893, Z. 15.405, genehmigten Typenplänen, jedoch mit achtklötziger Bremse, erbaut und in den Fahrpark der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden sollen. [Z. 26.865.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

Eisenbahn Wien—Aspang:

10. Juni. Verkehrshindernisse in der Strecke Edlitz—Aspang behoben. Mit Zug Nr. 4 wurde der Zugsverkehr in vollem Umfange wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 1. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Max Falk und in Anwesenheit von 69 Actionären mit 31.350 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 65 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Dieser hebt hervor, dass ausserordentliche Elementarereignisse sowohl die Einnahmen, als auch die Ausgaben in ungünstiger Weise beeinflusst haben. Das grosse Grubenunglück in Karwin, welches die fast vollständige Einstellung des Betriebes in den dortigen gräflich Larisch'schen Kohlenwerken zur Folge hatte, brachte für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn einen Ausfall von 14.000 Waggonladungen Steinkohle und Coaks. Auch die im Monat Juni v. J. längs der gesellschaftlichen Strecke eingetretenen ausserordentlichen Hochwasser übten eine höchst ungünstige Einwirkung auf den Verkehr. Abgesehen von dem Entgang der Transporteinnahmen in Folge der Einstellung des Verkehres zur angedeuteten Zeit, sind der Gesellschaft bis Ende des Jahres 1894 für Wiederherstellungskosten des beschädigten Bahnkörpers ausserordentliche Ausgaben in der Höhe von fl. 185.000 erwachsen. Wenn nichtsdestoweniger das Betriebsjahr nicht, wie eigentlich zu besorgen gewesen, mit wesentlichen Einbussen, sondern sowohl bezüglich der Betriebseinnahmen, als auch bezüglich der verfrachteten Quantitäten mit einer nicht unansehnlichen Mehreinnahme, bezw. Mehrverfrachtung schliesst, so zeugt dies von der Consolidirung der Verkehrsverhältnisse auf den Linien der Gesellschaft, welche auch für die Folge das Günstigste erwarten lässt. Die Einnahmen haben sich trotz der aufgezählten ungünstigen Verhältnisse um fl. 125.000 erhöht. Die Gesammteinnahmen betrugen im abgelaufenen Jahre fl. 6,797.418·29 (+ fl. 50.603·60), und zwar auf der ungarischen Strecke fl. 4,497.628·90 und auf der österreichischen Strecke fl. 2,299.789·39; die Gesammtausgaben beliefen sich auf fl. 3,571.388·18, von welchen auf die ungarische Strecke fl. 2,355.326·44 und auf die österreichische Strecke fl. 1,216.061·74 entfallen, es resultirt sonach ein Betriebsüberschuss von fl. 3,226.030·11. Trotz der ausserordentlichen Ereignisse ist der Betriebscoëfficient ein günstiger, indem die eigentlichen Betriebsausgaben blos 44·40 pCt. der Betriebseinnahmen in Anspruch genommen haben. Der Stand der Conversion, bezw. der eingelieferten 5percentigen Titres hat gegen das Vorjahr keine wesentliche Aenderung erfahren. Aus dem ungarischen Investitionsfond wurden für Bauten fl. 89.950·48, für Vermehrung des Inventars fl. 13.963·49, aus dem Investitionsfond der österreichischen Strecke für Bauten fl. 198.094·18 und für Inventargegenstände fl. 4622·03 in Anspruch genommen. Im

Interesse des Personenverkehres wurden die Personenzüge möglichst beschleunigt und zwei Restaurationswagen angeschafft. Die mit der Gölniczthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft seinerzeit abgeschlossenen zwei Verträge wurden Seitens der genannten Localeisenbahn gekündigt, und in Bezug auf die fernere Führung des Betriebes sowohl der normalspurigen Strecke Margitfalu—Gölniczbánya, als auch der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya—Szomolnokhutta, ferner mit dem Concessionär der Localeisenbahn Szepes-Olaszi—Szepes-Váralja Verträge abgeschlossen. Die letztgenannte Bahn wurde am 15. October 1894 dem Verkehre übergeben. Da das königlich ungarische Aerar von der Station Nagy-Lomnicz der Poprádthal- (Poprád - Késmarker) Localeisenbahn abzweigend bis zur Villencolonie zu Tátra-Lomnitz eine Localeisenbahn zu erbauen in Aussicht genommen hat, wurde mit dem Concessionär, d. i. dem Liptó-Ujvárer kgl. Oberforstamte als Vertreter des kgl. ungarischen Aerars ein Vertrag abgeschlossen, laut welchem der Ausbau dieser Bahn für Rechnung des Aerars besorgt und der Betrieb derselben jährlich vom 15. Juni bis 30. September versehen wird. Alle drei Verträge wurden von der kgl. ungarischen Regierung bereits genehmigt. Ferner wurde gemeinschaftlich mit der Stadt Freistadt an das österreichische Handelsministerium das Ansuchen gestellt, die Concession zum Baue und Betriebe der Localbahn Karwin—Freistadt—Petrowitz (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu ertheilen. Ferner wurde um Concessionirung für den Bau und Betrieb der Zahnradbahn Csorba—Csorbasee beim Handelsminister eingeschritten. Zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals wäre die Staatsgarantie von Seiten des kgl. ungarischen Staatsschatzes mit fl. 434.746·10 Silber zu beanspruchen; von derselben kommt jedoch im Sinne Artikel II, Punkt 13 des Wiener Protokolls vom 23. December 1875 der auf der österreichischen Strecke erzielte reine Ueberschuss per fl. 249.830·74 Silber in Abschlag, so dass die Seitens des kgl. ungarischen Staatsärars zu leistende Nettogarantie in Silber eigentlich nur fl. 184.915·36 beträgt. An Gold-Zinsenzuschüssen wurden für das Jahr 1894 fl. 651.033·78 beansprucht. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes der Direction und nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes enuncirte der Präsident, dass die Generalversammlung den Bericht der Direction besonders bezüglich der mit der Gölniczthal-, der Szepes-Váraljaer und der Tátra-Lomniczer Localeisenbahn abgeschlossenen Betriebsverträge, sowie bezüglich der Freistadt-Petrowitzer Localeisenbahn und der von der Station Csorba zum Csorbaer See zu bauenden Zahnradbahn, endlich hinsichtlich der Vermehrung der Fahrbetriebsmittel genehmigend zu Kenntniss nimmt, auf Grund des Berichtes des Aufsichtsrathes die Schlussrechnungen pro 1894, sowie die Bilanz annimmmt und sowohl der Direction als dem Aufsichtsrathe für das 1894er Betriebsjahr das Absolutorium ertheilt. Die Generalversammlung schritt hierauf zur Wahl von drei Directionsmitgliedern und eines Aufsichtsrathsmitgliedes, und es wurden mit Stimmeneinhelligkeit auf die Dauer von fünf Jahren die Directionsmitglieder Dr. Max Falk und Theodor Ritter von Taussig wiedergewählt und an Stelle des mit Tod abgegangenen Arthur v. Probstner Graf Zeno Csáky auf ein Jahr in die Direction neu berufen; der Aufsichtsrath Josef Bun wurde auf drei Jahre wiedergewählt.

In der nach Schluss der Generalversammlung stattgehabten constituirenden Sitzung der Direction wurden Dr. Max Falk zum Präsidenten und Eduard Loisch zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Paderborn nach Brackwede.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Paderborn über Neuhaus nach Brackwede beauftragt worden.

Türkei. (Bau der Eisenbahn Salonich-Constantinopel.) Die Trasse der Bahn von Constantinopel nach Salonich zweigt von den Orientalischen Bahnen bei der Station Feredjik, 15 km von Dedeagatsch, ab und durchzieht den südwestlichen Theil des Vilajets von Edirné über Djumuldjina bis Hanthi und Jeni-Kiöi und das Vilajet von Salonich mit Berührung von Serres. Die ganze 441·573 km lange Linie zerfällt in drei Abtheilungen, von welchen die Theilstrecke Salonich—Serres (128·88 km) bereits fertiggestellt ist, während die Strecken Serres—Djumuldjina (214·37 km) und Djumuldjina—Feredjik (98·323) im December, bezw. October vollendet werden sollen. An Kunstbauten zählt die Bahn 40 Brücken und 35 Tunnels. Abgesehen von ihrer strategischen Wichtigkeit ist die neue Bahn insbesondere durch die wirthschaftliche Erschliessung des an Bergwerken auf Blei, Kupfer und Steinkohle reichen Sandschaks von Djumuldjina von grosser Bedeutung.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. Juni.

Adriatischer Dienst.

11. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Massimilano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

12. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

13. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tibisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän F. Mosca, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.

14. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

16. „ um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Ginrovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo“, Capitän . . . . . . nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres“, Capitän G. Burgstaller, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

14. „ um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Vorwärts“, Capitän F. Kossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi: Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

15. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich: Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila und Varna.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni, um Mitternacht: Dampfer „Gisela“, Capitän R. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;

„ nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

3. Juli, um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „. . . . .“, Capitän . . . . . . nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

30. Juni, Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . . nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Elektrische Strassenbahn in Sarajevo. (Betriebseröffnung.) Am 1. Mai wurde die elektrische Strassenbahn von der Tabakfabrik bis zur Lateiner Brücke in Sarajevo in Betrieb gesetzt. Die Triebkraft wird in der Maschinenhalle des Elektricitätswerkes gewonnen. Drei 150pferdige Verbundmaschinen mit Kollmann-Steuerung, welche von der Firma J. Lang in Budapest geliefert wurden und deren Schwungräder in der Minute

120 Touren machen, setzen je zwei Dynamo-Maschinen in Bewegung, deren Trommeln sich in der Minute 640 Mal drehen. Es laufen nur zwei Maschinen, während die dritte in Reserve steht. Die Wagen selbst sind nach Plänen von Siemens & Halske in Berlin in der Waggonfabrik vormals Weitzer in Graz mit eleganter Ausstattung erbaut. Sie enthalten ausser den Plattformen zwei Coupés, eines für Raucher und eines für Nichtraucher. Die Einrichtung des Wagens gestattet 18 Sitz- und 12 Stehplätze. Der Betrieb der Bahn selbst wird in folgender Weise bewirkt: Eine durch Maschinenkraft in Umschwung versetzte primäre dynamo-elektrische Maschine überträgt den von ihr erzeugten elektrischen Strom auf eine unter dem Eisenbahnwagen angebrachte secundäre dynamo-elektrische Maschine, die dadurch ihrerseits in Umdrehung versetzt wird und durch passende Vorrichtungen ihre Bewegung den Rädern des Wagens mittheilt. Der Strom wird dem Wagenmotor durch einen Bügel zugeführt, der am Dache angebracht ist und über die an Telegraphenstangen angebrachten Kupferdrähte dahingleitet. In der Macht des Wagenführers liegt es, das Vehikel beliebig in Bewegung zu setzen, durch Einschaltung von Widerständen dessen Fahrgeschwindigkeit zu verlangsamen oder es zum Stehen zu bringen. Durch den Arbeitsstrom erfolgt auch die aus vier Glühlampen bestehende Beleuchtung des Wagens. Der Wagen kann innerhalb einer Strecke von fünf Metern zum Stehen gebracht werden, der Gang des Wagens ist ein nahezu geräuschloser. Die in den jüngsten Tagen vorgenommenen Probefahrten fielen zur vollsten Zufriedenheit aus. Geradezu brillant gestalteten sich die Versuche am Quai, wo eine Fahrgeschwindigkeit von circa 25 km per Stunde erreicht wurde. [„Die Strassenbahn.“]

Ostgalizische Localbahnen. (Constituirende Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde in Wien die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Ostgalizische Localbahnen“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien abgehalten. Bei derselben waren 20 Actienzeichner mit 8775 Actien und 874 Stimmen vertreten. Als Regierungsvertreter intervenirte der k. k. Ministerial-Concipist im Handelsministerium Alfred Ressig. Nach Constatirung der ordnungsgemässen Einberufung der Generalversammlung wies der Generalbevollmächtigte der Concessionäre, k. k. Hofrath Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim nach, dass das gesammte, 2 Millionen Gulden österr. Währung betragende Actiencapital gezeichnet und mehr als 40 pCt. desselben eingezahlt worden waren. Die Versammlung erklärte sich sohin bereit, in sämmtliche Rechte und Verpflichtungen der Concessionäre einzutreten, und wählte den Grafen Ladislaus Barowski zum Vorsitzenden. Dieser gab zunächst einen Ueberblick über die langjährigen Bemühungen betreffs Zustandekommens der fraglichen Bahnen und theilte mit, dass Seitens der Regierung der k. k. Hofrath und Eisenbahn-Director i. R. Dr. Albert Speil Ritter v. Ostheim und Seitens des galizischen Landesausschusses der Reichsraths-Abgeordnete Josef Popowski und der Inspector der Oesterr.-ungar. Bank Doctor Wilhelm Binder in den Verwaltungsrath entsendet worden seien. Bei der hierauf vorgenommenen Wahl zweier Verwaltungsraths-Mitglieder wurden Adolf Freiherr v. Seidler und Dr. Otto Müller gewählt. Schliesslich wurden Georg Graf Dunin-Borkowski, Thaddäus Ritter v. Czarkowski-Golejewski und die Galizische Actien-Hypothekenbank zu Mitgliedern und Wladimir Ritter von Siemiginowski und Thomas Wartanowicz zu Ersatzmännern des Revisionsausschusses gewählt. — In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Ladislaus Graf Baworowski zum Präsidenten und Adam Graf Goluchowski zum Vicepräsidenten gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene LXXXV. Stück enthält unter

Nr. 983: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 29. Mai 1895, Z. 44.830, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Districte Botuschani in Rumänien nach Galizien.

Nr. 984: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 31. Mai 1895, Z. 9156/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie aus dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Oberösterreich.

Nr. 985: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 1. Juni 1895, Z. 10.742/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn in das Küstenland.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 6. Juni herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 986: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 2. Juni 1895, Z. 15.469, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Steiermark.

Nr. 987: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. Juni 1895, Z. 15.605, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Vas, Csanád und Mosony in Ungarn nach Steiermark.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 7. Juni herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 988: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 1. Juni 1895, Z. 9820, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie aus dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 989: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 1. Juni 1895, Z. 14.172, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 990: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 5. Juni 1895, Z. 6898, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden und todten Schweinen, sowie von rohem Schweinefleisch aus den ungarischen Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, dann aus dem Stadtgebiete Oedenburg nach Kärnten, ferner Ausdehnung des Verbotes vom 24. Mai 1895, Z. 6569, auf die Einfuhr von todten Schweinen und rohem Schweinefleisch.

Nr. 991: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 3. Juni 1895, Z. 9047, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn in die Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Mai 1895
		vom ersten bis letzten Mai		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Ingesammt	92.487	23.128	25.838	89.777
Darunter wichtige Waaren:				
Wein	6.316	2.099	2.924	5.490
Zucker	48.627	16.452	15.858	49.221
Spiritus	4.811	110	—	4.921
Diverse	32.733	4.467	7.056	30.145
Assecuranzwerth . . fl.	3,070.540	802.755	877.993	2,995.302

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1895	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Mai 1895
		vom ersten bis letzten Mai		
Lagerscheine:				
Stück	76	1	3	74
Versicherungswerth . fl.	144.825	1.000	4.800	141.025
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	63.100	—	2.800	60.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Mai 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1895	Eingelagert	Ausgelagert	Stand am letzten Mai 1895
		vom ersten bis letzten Mai		
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	19.641	13.521	10.605	22.557
Darunter wichtige Waaren:				
Hafer	2.925	2.606	2.595	2.936
Korn	8.889	6.834	5.275	10.448
Mais	1.393	3.553	169	4.777
Diverse	6.434	528	2.566	4.936
Assecuranzwerth . . fl.	145.050	96.380	72.270	169.160

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1895	Ausgegeben, bezw. agesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Mai 1895
		vom ersten bis letzten Mai		
Lagerscheine:				
Stück	3	—	2	1
Versicherungswerth . fl.	18.970	—	15.550	3.420
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1895				Mai 1894			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	199.605	149.498	108.746	240.357	357.974	171.093	193.530	335.537
Darunter:								
Weizen	39.003	37.075	24.929	51.149	51.086	26.589	23.997	53.678
Roggen	31.410	50.482	27.840	54.052	56.130	16.701	15.335	57.496
Gerste	34.202	3.057	7.481	29.778	52.253	6.267	14.390	44.130
Hafer	27.092	18.587	25.751	19.928	108 503	38.114	72.417	74.200
Mais	3.351	26.581	9.067	20.865	21.048	68.902	49.761	40.189
Hirse	1.561	1.102	373	2.290	3.025	3.013	3.236	2.802
Bohnen	1.415	633	1.041	1.007	8.643	1.732	2.333	8.042
Erbsen	1.880	—	183	1.697	1.369	596	643	1.322
Malz	2.847	261	299	2.809	2.811	238	206	2.843
Raps	19.468	1.768	2.554	18.682	8.835	5	653	8.187
Hanfsamen	428	28	355	101	1.444	101	505	1.040
Wicken	1.303	91	617	777	759	—	39	720
Mehl	5.757	3.007	2.585	6.179	12.880	2.158	4.439	10.599
Kleie	952	200	753	399	2.826	2.675	1.653	3.848
	170.669	142.872	103.828	209.713	331.612	167.091	189.607	309.096
Spiritus	—	1.276	—	1.276	941	—	—	941
Zucker	7.014	1.894	334	8.574	9.747	600	23	10.324
Wein	2.128	644	561	2.211	3.083	181	704	2.560
Oele und Fette	1.746	516	584	1.678	876	447	496	827
Sonstige Waaren	18.048	2.296	3.439	16.905	11.715	2.774	2.700	11.789
Mittlere Tagesbewegung	9.932 Meter-Centner				15.193 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,092.880	927.840	636.640	2,384.080	3,561.500	896.770	1,130.770	3,327.500

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	40	29	13	56	82	28	32	78
Versicherungswerth . . fl.	216.990·—	180.900·—	65.150·—	332.740·—	372.620·—	58.040·—	109.330·—	321.330·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	—	—	—	—	23	4	—	27
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	67.950·—	6.450·—	—	74.400·—
Lombardbetrag . . . . fl.	—	—	—	—	37.190·—	3.530·—	—	40.720·—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Localgütertarif.

Einführung je eines Nachtrages II zu der ab 1. Jänner 1895 giltigen Neuauflage des Localgütertarifes, Theil II, Hefte 1 und 2, vom 15. Juli 1892.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Hefte 1 und 2 (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) je ein Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 10. Juni 1895. [405]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Fahrpreise für den Luxuszug Wien—Karlsbad.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. April 1895, Nr. 47, publicirten Fahrpreise für den Wien—Karlsbader Luxuszug, deren Aenderung ab 1. Juli 1895 im gleichnamigen Verordnungs-Blatte vom 18. Mai 1895, Nr. 58, bekannt gemacht wurde, bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 6. Juni 1895. [406]

Personenverkehr mit London.

Directe Fahrscheinhefte Innsbruck—London.

Mit Wirksamkeit ab 20. Juni 1895 gelangen directe Fahrscheinhefte I. und II. Classe von Innsbruck nach London, und zwar für die Hinfahrt via Laon und für die Hin- und Rückfahrt via Paris oder Laon zur Einführung.

Die zur Einhebung kommenden Beträge sind:

	Francs
für die Hinfahrt I. Classe	167·05
für die Hin- und Rückfahrt I. Classe	274·25
für die Hinfahrt II. Classe	119·25
für die Hin- und Rückfahrt II. Classe	203·45

Wien, am 6. Juni 1895. [407]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Chryplin für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr.

Die bisher nur für Verkehrszwecke eingerichtet gewesene Station Chryplin der Linie Lemberg—Suczawa wird am 15. Juni 1895 für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 9. Juni 1895. [408]

Niederösterreichisch-Böhmischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1895 tritt ein neuer Tarif für den directen Gütertransport zwischen den Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien Leobersdorf—Kaumberg und Wittmannsdorf—Gutenstein) einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1895 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 1 Krone erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1895. [409]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung eines Kartirungs-Frachtsatzes für ermässigte Eilgüter von Tuchów nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof und vice versa.

Mit Giltigkeit vom 15. Juni 1895 bis zur Einführung in einem Nachtrage zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarife Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband gelangt für ermässigte Eilgüter von Tuchów nach Wien Nord- oder Staatsbahnhof und vice versa der Frachtsatz von 300 kr. ö. W. per 100 kg im Kartirungswege zur Einführung.

Im Verkehre von Tuchów nach den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen loco und transito gelangen für diese Güter ausser dem vorgenannten Kartirungs-Frachtsatz noch die auf Seite 49 sub Pos. 6 des ab 1. November 1894 giltigen Nachtrages III zum Tarife Theil II des fraglichen Verbandes vom 1. Februar 1893 vorgesehenen Zuschlags-Frachtsätze für ermässigtes Eilgut zur Anrechnung.

Wien, am 5. Juni 1895. [410]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Am 1. Juli 1895 tritt ein neuer Gebührentarif (Theil II) für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft, und wird mit gleichem Tage der bisherige Gebührentarif aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Direction um den Preis von 60 Hellern (30 kr.) erhältlich.

Wien, am 4. Juni 1895. [411]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aenderung der besonderen Bestimmungen.

Auf Seite 11 des Elbe-Umschlagstarifes für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893 werden die in der 11. und 12. Zeile von oben in Klammer befindlichen Worte eliminirt.

Wien, am 5. Juni 1895. [412]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Aenderung der besonderen Bestimmungen.

Die auf Seite 10 des Elbe-Umschlagstarifes mit Südwestrussland vom 1. October 1894 enthaltene Bestimmung (Zeile 16 und 17 von oben) wird eliminirt.

Auf Seite 12 des genannten Tarifes wird Punkt f durch nachstehende Bestimmung ersetzt:

„Ein im Frachtbriefe ausgesprochener Antrag zur Besorgung der Verzollung in der Bestimmungsstation durch die Eisenbahn ist nur im Verkehre mit Dresden-Elbkai, und zwar für den Verkehr aus Russland zulässig, während in Russland sowohl der Empfänger selbst, als auch ein beliebiger Bevollmächtigter (auch die Eisenbahn, wenn dies im Frachtbriefe verlangt ist) das Recht besitzt, das Gut aus dem Zollamte zu empfangen oder ein Gesuch um Rücksendung des Gutes ins Ausland — ohne erfolgte Zollerhebung — einzureichen.“

Wien, am 5. Juni 1895. [413]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. October 1894 giltigen Gebührentarife „Theil II, Heft 1“.

Mit 1. Juli 1895 und bezüglich der erhöhten Frachtsätze mit 1. August 1895 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. October 1894 giltigen gesellschaftlichen Gebührentarif „Theil II, Heft 1“ zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Einführung von Zuschubsgebühren für die Beistellung von Wagen mit Schlachtvieh vom Bahnhofe Bubna der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Central-Schlachthause und Viehmarkte in Holešovic-Bubna;
2. Namensänderung der Station Lanzendorf-Pellendorf;
3. Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction käuflich zu erhalten.

Wien, am 9. Juni 1895. [414]

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neues Heft II B.) Das in früheren Bekanntmachungen angekündigte Heft II B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Verbands-Gütertarife (Verkehr Elsass-Lothringen und Luxemburg-Ostschweiz) trat am 1. Juni in Kraft. Die seitherigen Tarifhefte II B und III B vom 1. October, bezw. 1. December 1884 kamen mit dem 31. Mai zur Aufhebung. Das neue Heft II B kann zum Preise von 1 Mk. von den betheiligten Verwaltungen, sowie von dem Gütertarifbureau der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe bezogen werden.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Nachtrag VII zum Vieh- etc. Tarif.) Zu dem vom 1. Jänner 1891 ab giltigen Vieh- etc. Tarif trat am 1. Juni der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen nach und von Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahn. Abdrücke des Nachtrages sind von Ende Mai ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehre.) Mit Giltigkeit vom 20. Mai 1895 bis zum 1. Mai 1897 ist ein neuer Nothstandstarif für Düngemittel im Deutschen Wechselgüterverkehr erschienen, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. April 1895 aufgehoben wird. Nach dem neuen Tarif wird die Frachtermässigung für Chilisalpeter auch für Sendungen an Händler, Kunstdüngerfabriken und chemische Fabriken im Rückvergütungswege gewährt, wenn der Verwendungsnachweis zum Düngen durch eine pflichtmässige Erklärung der Handlung (Kunstdüngerfabrik, chemischen Fabrik) laut Vorschrift des Tarifes geliefert wird. Der neue Tarif, welcher vom Materialdepot der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen in München an Interessenten unentgeltlich abgegeben wird, findet nachträglich im Rückvergütungswege auch auf alle diejenigen Sendungen Anwendung, welche in der Zeit vom 1. März 1895 bis 20. Mai 1895 zur Beförderung aufgeliefert sind, soweit die zwanzigpercentige Frachtermässigung auf Grund der bisherigen Tarife nicht schon gewährt worden ist.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Tarifberichtigung.) Auf Seite 5 des Nachtrages XIV zum vorbezeichneten Tarif ist beim Ausnahmetarif 16 nach dem Worte „verpackt“ an Stelle des Punktes ein Komma zu setzen und folgender Zusatz handschriftlich nachzutragen:

„bei Aufgabe von — oder bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und einen Frachtbrief.“

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 15. Juni 1892. (Tarifberichtigung.) Nach Mittheilung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien unterhält dieselbe nicht mehr den Verkehr mit den russischen Stationen Reni und Ismail, weshalb die bezüglichen Sätze auf Seite 186, 187, 189, 190 und 195 des Haupttarifes zu streichen sind.

Ferner sind die unter Abschnitt V des Tarifes im Anhange III (Nachtrag I, Seite 53 ff.) nachrichtlich bekannt gegebenen Frachtsätze ab Passau und Regensburg nach rumänischen Eisenbahnstationen mit Umschlag in Verciorova durch den vom 1. März giltigen Umschlagstarif über Verciorova aufgehoben und durch neue ersetzt worden.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände tr., Theil II, vom 15. Juni 1892. (Tarifänderungen.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 c und 2 c (Eisen- und Stahlwaaren, Façon- und Roheisen) der Abtheilung a (Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen) sind auf Seite 82 des Haupttarifes, wie folgt, richtig zu stellen:

	1 c	2 c		1 c	2 c
Buckau-Regensburg Donaul. tr. . .	2·15	1·73	auf	2·14	1·70
Magdeburg-Regensburg Donaul. tr.	2·15	1·73	„	2·14	1·70
Neustadt-Magdeburg-Regensburg Donaul. tr.	2·15	1·73	„	2·14	1·70
Sudenburg Donaul. tr.	2·15	1·73	„	2·14	1·70

Die für die Station Mühlhausen i. Thür. (Seite 68 des Haupttarifes) bereits aufgehobenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 c und 2 c der Abtheilung a (Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen) sind noch bis 30. Juni 1895 giltig.

2. Für die unter Specialtarif III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, fallenden Eisenartikel (Alt- und Roheisen), wie sie in Ziffer 10 des Ausnahmetarifes 2 (Seite 14 des Nachtrages I zum aussenbezeichneten Tarife) genannt sind, finden im Verkehre von den Stationen Braunschweig Haupt- und O.-B., Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg nach Passau und Regensburg Donaul. tr. nicht die erhöhten Sätze des Ausnahmetarifes 2 c, sondern diejenigen des Specialtarifes III Anwendung.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände tr., Theil II, vom 20. August 1892. (Eliminirung der Station Reni.) Mit der russischen Station Reni unterhält die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien keinen Verkehr. Genannte Station ist daher auf Seite 163, 169, 173, 176 und 182 des Haupttarifes, sowie auf Seite 60 des Nachtrages I (letzter Absatz) zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
946	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Königlich ungarischen Staatseisenbahnen	Rohspiritus		a) Budapest-dunap. teh. p. u., Budapest-fővár. közrakt., Budapest-Józsefváros; b) Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti p. u.	Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 25. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 des Galizisch-Ungarischen Gemeinschafts-Verkehres vom 1. Juli 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	a)	b)		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 55 vom 11. Mai 1895 sub Pos. 806 für „Spiritus aus Pos. A—35 der Güterclassification des Tarifes, Theil I“ verlautbarten Frachtsätze aufgehoben
				Borki wielkie						176	179				
				Buczacz						172	175				
				Bukaczowce						161	164				
				Czernowitz						180	183				
				Czortków						180	183				
				Dzuryn						176	179				
				Hadynkowce						182	185				
				Hatna						194	197				
				Hliboka						185	188				
				Hrebenow						110	113				
				Husiatyn						187	190				
				Jezierna						168	171				
				Jezupol						157	160				
				Kalinowszczyzna						178	181				
				Kolomea						166	169				
				Kopyczynce						183	186				
				Krasne						153	156				
				Lemberg						142	145				
				Maxymówka						178	181				
				Monasterzyska						166	169				
				Nizniów						161	164				
				Ożydów						157	160				
				Pyszkowce						174	177				
				Sniatyn						172	175				
				Stanislau						153	156				
				Tarnopol						172	175				
				Wasylkowce						185	188				
				Zabłotce						159	162				
				Zadwórze						150	153				
				Zborów						164	167				
				Złoczów						159	162				
				Zuczka						180	183				
					c) Budapest-Kelenföld; d) Budapest-deli vasut (loco), Ó-Buda-Filatorigat					c)	d)				
				Borki wielkie						178	181				
				Buczacz						174	177				
				Bukaczowce						163	166				
				Czernowitz						182	185				
				Czortków						182	185				
				Dzuryn						178	181				
				Hadynkowce						184	187				
				Hatna						196	199				
				Hliboka						187	190				
				Hrebenow						112	115				
				Husiatyn						189	192				
				Jezierna						170	173				
				Jezupol						159	162				
				Kalinowszczyzna						180	183				
				Kolomea						168	171				
				Kopyczynce						185	188				
				Krasne						155	158				
				Lemberg						144	147				
				Maxymówka						180	183				
				Monasterzyska						168	171				
				Nizniów						163	166				
				Ożydów						159	162				
				Pyszkowce						176	179				
				Sniatyn						174	177				
				Stanislau						155	158				
				Tarnopol						174	177				
				Wasylkowce						187	190				
				Zabłotce						161	164				
				Zadwórze						152	155				
				Zborów						166	169				
				Złoczów						161	164				
				Zuczka						182	185				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
947	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralwasser der Pos. M—24 der Güterclassification des Tariftheiles I	Alt-Sandez	allen im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, enthaltenen Stationen	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte unter Einhaltung der massgebenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Classe II	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		
948	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art	Stationen der im Abschnitte A des Localtarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, genannten Bahnlinien	Wien St.E.G.	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Fässer unter der Bedingung, dass mindestens 60 Stück Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer pro Frachtbrief und Wagen aufgegeben und durch die Arbeitskräfte der Partei eingeladen, bezw. ausgeladen werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II unter Durchrechnung derselben auch für nicht zusammenhängende Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe durch die Empfänger bis längstens Ende März 1896	
949	Eisenbahn Wien-Aspang		Güter aller Art	Zustreifgebühren für die Ueberstellung auf dem Schleppgeleise von der Station Maria-Lanzendorf nach dem Ziegelwerke Leopoldsdorf von und nach Maria-Lanzendorf			Vom Tage der Betriebseröffnung bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895			4 kr. für Eil- und Stückgüter 1·5 kr. für Wagenladungsgüter, mindestens aber fl. 1·50 pro Wagen		Kartirung als Aufgabs-, bezw. Abgabs-Nebengebühren		Gegen Garantie einer Verfrachtungsmenge von zusammen 30000 Tonnen pro Jahr und Sicherstellung dieser Verfrachtungsmenge durch Erlag einer Caution
950	Südbahn-Gesellschaft		Pferde	Mura-Király	Cormons Görz Sagrado Rubbia-Savogna	Bei Beförderung in vollen Wagenladungen als Frachtgut. Im Uebrigen gelten für nebenstehende Transporte die einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden je nach der Anzahl der verladenen Pferde	Pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens 8·66 Kronen incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg (Kreuzer)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classen: I	Wostromeř (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894	a) 214 b) 214	a) 159 b) 140	a) 55 b) 74	Im Kartirungswege		
			II	Wostromeř (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				a) 160 b) 160	a) 158 b) 140	a) 2 b) 20			
			A	Wostromeř (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)				a) 126 b) 126	a) 119 b) 107	a) 7 b) 19			
			I	Hořic (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				a) 189 b) 170	a) 159 b) 140	a) 30 b) 30			
			II	Hořic (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				a) . b) 158	a) . b) 140	a) . b) 18			
			A	Hořic (B.C.B.)	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				a) 129 b) .	a) 119 b) .	a) 10 b) .			

Die vorstehenden für Güter der Classe I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, bezw. 10000 kg pro Frachtbrief vorgesehenen Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von 5000 kg, bezw. 10000 kg pro Frachtbrief zum Theile aus Gütern der Classe I und zum Theile aus solchen der Classe II bestehen. Auf explosive Güter finden diese Frachtsätze keine Anwendung.

Bei Inanspruchnahme der obigen Frachtsätze für Güter der Classe I und II bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10000 kg pro Wagen haben die Parteien das Auf- und Abladen auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer)	Zugestandener Frachtsatz (Kreuzer)	Nachlass (Kreuzer)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
952	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Pelsdorf (Oe.N.W.B.)	Wien K.F.N.B. / „ Oe.N.W.B. / „ St.E.G. (oder vice versa)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif, Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. November 1894, bezw. Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn	a) u. b) 230	a) 178 b) 159	a) 52 b) 71	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe II						a) u. b) 172	a) . b) 156	a) . b) 16			
			Güter der Classe A						a) u. b) 135	a) 134 b) 122	a) 1 b) 13			

Der Portozuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung. — Die vorstehenden für Güter der Classe I bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, bezw. 10000 kg pro Frachtbrief vorgesehenen Frachtsätze gelangen auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von 5000 kg, bezw. 10000 kg pro Frachtbrief zum Theile aus Gütern der Stückgut-Classe I und zum Theile aus solchen der Stückgut-Classe II bestehen. Auf explosive Güter finden die vorstehenden Frachtsätze keine Anwendung.

Bei Inanspruchnahme der obgenannten Frachtsätze für Güter der Classe I bei Aufgabe von 5000 kg und 10000 kg, ferner jenes für Güter der Classe II bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen haben die Parteien das Auf- und Abladen der Sendungen auf eigene Kosten bewerkstelligen zu lassen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
953	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mauer- und Dachziegel	Frättingsdorf	Wessely a. d. March Kunowitz Ung.-Brod Aujezd-Luhatschowitz Nezdenitz Bojkowitz Hradek-Slawičin Bohuslawitz a. d. Vlara Bilnitz-Brumov Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 26·0 27·1 29·8 30·5 31·5 32·2 34·5 35·8 37·5 38·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen
954	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter a) der Classe I b) der Classe II	Pelsdorf (Oe.N.W.B.) oder vice versa	Friedek-Mistek Duśnik Klattau	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer a) b) 237·9 180·2 119·0 98·0 228·0 181·0		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der Südnorddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
955	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Cementkupfer, roh, gemahlen, im ungereinigten Zustande	Königshütte in O.-S.	Simmering St.E.G.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Juni 1895 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890		A) 1·18 Mark B) 0·03 Mark		Im Kartirungswege		Der Betrag unter B), welcher dem Courszuschlage entspricht, ist zu dem Frachtsatze sub A) bis auf Weiteres im einfachen Betrage zuzuschlagen
956	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 24	Römerstadt Würbenthal	Georgswalde-Ebersbach Rumburg Schluckenau Warnsdorf Georgswalde-Ebersbach Rumburg Schluckenau Warnsdorf	Aufrechthaltung der für diesen Artikel im Güterverkehre zwischen den österr. Grenzstationen bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1895	Theil II, Tarif für den directen Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen vom 1. März 1894	Mark 1·42 1·45 1·38 1·41	Mark 1·40 1·37 1·31 1·28	Mark 0·02 0·08 0·07 0·13	Im Kartirungswege		
957	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz der Classe C	Skalic-Boskovic	Poysdorf	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	ad a) 47·5 kr. ad b) 42·5 kr.	ad a) 40·5 kr. ad b) 35·0 kr.	ad a) 7·0 kr. ad b) 7·5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
958	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Quebrachoholz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Wolin	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbenumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893		Pfge. a) 155*) b) 116*)		Im Kartirungswege		Die Coursdifferenz beträgt 2 Pfennige pro 100 kg und ist dermalen einfach von den Frachtsätzen abzuziehen. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz u. Schönpriesen-Umschlag
				Aussig-Landungsplatz						a) 150 b) 114				
				Schönpriesen-Umschlag						a) 150*) b) 114*)				
				Dresden-Elbkai						a) 195 b) 145				
659	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswięcim transito (für Sendungen nach Kunigundenweiche)	Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	18·9 kr.	0·29 Mark		Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau loco					kr. 18·3	Mark 0·26				
				Hruschau					18·1	0·26				
960	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Mährisch-Ostrau (oder vice versa)	Cosel-Oderhafen	Unter Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen (Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890 für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verband)	Vom 15. Juni 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890		32 Pfennige		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
961	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker der Pos. Z. 8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Monfalcone transit	Cervignano	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	15 kr.	12 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
			Kleie aus der Pos. M. 4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Monfalcone transit	Cervignano				12 kr.	8 kr.	4 kr.			

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Eine alte ausgemusterte Locomotive mit drei gekuppelten Achsen und 29·5 Tonnen Gewicht mit dreiachsigem Schlepptender von 10·6 Tonnen Gewicht sind gegen Baarzahlung zu verkaufen.

Die Locomotive sammt Tender sind nach vorhergehender Anfrage bei der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Lemberg in der Station Lemberg zu besichtigen.

Diesbezügliche gestempelte Offerte, mit einem fünfpercentigen Vadium versehen, sind bis Ende dieses Monates an den Verwaltungsrath der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Wien, I., Elisabethstrasse 9, einzureichen.

Die Bestimmungen für die Uebernahme wird die genannte Betriebsdirection festsetzen.

Wien, Juni 1895.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 13. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Mai 1895,*) womit der Artikel 10 der Verordnung vom 1. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 143, betreffend Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, abgeändert und die Verordnung vom 2. August 1890, R.-G.-Bl. Nr. 159, betreffend eine Abänderung dieses Artikels aufgehoben wird.

Der Artikel 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. September 1883, R.-G.-Bl. Nr. 143, womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden, hat nunmehr zu lauten, wie folgt:

Artikel 10.

Vorsichten bezüglich der Ladung.

„Auf Schiffen, welche Reisende befördern, dürfen Häute, Knochen, Hadern, Schwefelsäure, Sprite, Petroleum, Steinkohlen, Zündwaaren (Zündhölzchen und Zündkerzchen) nur in eigens hiezu bestimmten, von den Passagierräumen streng getrennten Magazinen geladen werden.

Petroleum wird auf Dampfern, welche längs der Küste verkehren, in kleineren Mengen zur Verladung auf Deck zugelassen, wenn die Sendungen mit Persenningen verdeckt, vom Passagierraume abgesondert und vom Kaminmantel, sowie von der Schiffsküche genügend weit entfernt untergebracht werden.

Unter denselben Bedingungen ist die Verladung auch einer im Verhältnisse zum verfügbaren Raume und zur Tragfähigkeit des Schiffes grösseren Menge von Petroleum auf Deck gestattet, wenn das Petroleum in Blechbehältern verwahrt ist; die in diesem Falle verladene Menge darf jedoch 1500 kg nicht übersteigen.

Zündwaaren müssen in der Regel in Blechbehältern, welche in Holzkisten liegen, verpackt sein; im Verkehre an den europäischen Küsten, dann innerhalb des mittelländischen und Schwarzen Meeres ist jedoch deren Transport auch in starken, widerstandsfähigen Holzkisten mit gezahnten Stirnseiten oder in anderen festgefügten Behältern aus Holz zulässig.

Zündwaaren dürfen nicht mit Spriten, Petroleum und anderen leicht brennbaren Gütern in demselben Magazine geladen sein.

Lebende Thiere dürfen auf den erwähnten Schiffen nur in Räumen untergebracht werden, welche von jenen der Passagiere ganz abgesondert sind; deren Beförderung auf Deck ist unter der Bedingung gestattet, dass damit keine Belästigung der Reisenden und keine Einschränkung des für die letzteren bestimmten Raumes verbunden sei.

Schiesspulver, Patronen für Feuerwaffen, gefüllte Geschosse und gefüllte Zündhütchen, dann Zündstoffe (Blaufeuer, Raketen u. dgl.) sind beim Transporte in abgesonderten, die Hintanhaltung jeder Gefahr sichernden Räumen entsprechend zu verwahren und können in einer den Bedarf des Schiffes übersteigenden Menge nur mit von Fall zu Fall einzuholender behördlicher Bewilligung befördert werden.

*) Enthalten in dem am 8. Juni 1895 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 75.

Andere Stoffe und Gegenstände, welche gefährliche Explosionen herbeiführen können, namentlich Dynamit, Schwefelkohlenstoff, rohe Mineralöle u. dgl., sind von der Beförderung ausgeschlossen."

Diese Abänderung tritt mit dem Tage der Kundmachung der gegenwärtigen Verordnung in Wirksamkeit. Die Verordnung vom 2. August 1890, R.-G.-Bl. Nr. 159, wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Wurmbrand m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Urfahr nach Leonfelden und von diesem Orte zur Station Schwarzbach-Stuben.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Rudolf Urbanitzky, k. k. Statthalterei-Ingenieur i. P. in Linz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Urfahr der Mühlkreisbahn über Pöstlingberg, Gramastetten, Zwettl nach Leonfelden und eventuell von diesem Orte über Hohenfurth und Friedberg zur Station Schwarzbach-Stuben der Staatsbahnlinie Budweis—Salnau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Mai 1895. Z. 17.845.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Triest nach Občina und von dort über Repen-Taber und Duttoule, eventuell über Sessana und Starje nach Wippach und Haidenschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Anton Polley in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Triest nach Občina und von dort über Repen-Taber und Duttoule, eventuell über Sessana und Starje nach Wippach und Haidenschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 31. Mai 1895. Z. 27.680.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gross-Siegharts nach Raabs.

Das k. k. Handelsministerium hat der Marktgemeinde Raabs die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normalspurige Localbahn auszuführende Locomotiveisenbahn von der Station Gross-Siegharts der im Baue befindlichen Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts bis Raabs im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Mai 1895. Z. 24.948.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Klagen aus relativen Handelsgeschäften gegen die k. k. Staatsbahnen gehören zur Judicatur der Handelsgerichte.

(Entscheidung vom 4. Jänner 1895, Z. 15.167.)

Aus einem zwischen dem Kaufmanne A. und den k. k. Staatseisenbahnen abgeschlossenen Frachtgeschäfte erhob A. gegen das k. k. Eisenbahnärar wegen Schadenersatzes die Klage beim Handelsgerichte Wien. Gegen die Klage wurde die Einwendung der Incompetenz des angerufenen Causalgerichtes geltend gemacht.

Das Handelsgericht wies diese Einwendung ab, weil das der Klage zu Grunde liegende Geschäft ein Frachtgeschäft ist, welches, wenn es gewerbsmässig betrieben wird, nach Art. 272 H.-G. zu den relativen Handelsgeschäften gehört. Es sei nun ausser Zweifel, dass das k. k. Eisenbahnärar Frachtgeschäfte mittelst den k. k. Oesterr. Staatsbahnen gewerbsmässig, und zwar in einem so bedeutenden Umfange betreibt, dass diese staatliche Unternehmung protokollirungspflichtig wäre, wenn sie nicht gesetzlich von der Protokollirungspflicht befreit wäre. Es sei daher im Sinne des § 38, Z. 2 des Einf.-Ges. zum Handelsgesetzbuche gelegen, dass bei Frachtgeschäften der k. k. Staatsbahnen das k. k. Eisenbahnärar der Handelsgerichtsbarkeit untersteht.

Ueber Appellation des geklagten Eisenbahnärars änderte das Oberlandesgericht das Urtheil erster Instanz und gab der Incompetenz-Einwendung hauptsächlich in der Erwägung statt, dass Streitigkeiten aus relativen Handelsgeschäften nach § 38, Z. 2 des Einf.-Ges. zum H.-G. nur dann zur Handelsgerichtsbarkeit gehören, wenn eine Handelsgesellschaft oder wenn ein Kaufmann, dessen Firma im Handelsregister erscheint, der geklagte Theil ist, dass dies aber bei den k. k. Staatsbahnen thatsächlich nicht zutreffe.

Der Oberste Gerichtshof stellte in Stattgebung der vom Kläger ergriffenen Revision das erstrichterliche Urtheil wieder her, und zwar mit folgender Begründung:

Als Geklagter erscheint das k. k. Eisenbahnärar aus einem Frachtgeschäfte, welches zwischen dem Kläger und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Abschlusse gelangt sein soll. Besagte Staatsbahnen, mag auch der Zweck ihres Betriebes nicht lediglich auf Erzielung eines Gewinnes gerichtet, sondern in der Förderung öffentlicher Interessen gelegen sein, erweisen sich schon nach ihrer Anlage als ein staatliches Unternehmen, welches vorwiegend in der gewerbsmässigen Ausführung des Transportes von Gütern zu Lande besteht. Auf Seite des geklagten Eisenbahnärars steht sonach ein relatives Handelsgeschäft im Sinne des Art. 272, Z. 3 H.-G., in

Frage. Neben anderweitigen, durch die Eigenart des Handelsverkehres beeinflussten und daher auch eine dieser Eigenart entsprechende Regelung erfordernden Rechtsbeziehungen bildet insbesondere auch das Frachtgeschäft einen Gegenstand der handelsrechtlichen Gesetzgebung, und das Handelsgesetzbuch bestimmt jene speciellen, von den allgemeinen Gesetzesvorschriften abweichenden Grundsätze, nach welchen der Gesetzgeber die aus dem Frachtgeschäfte im Handelsverkehre erwachsenden Rechtsverhältnisse beurtheilt wissen wollte. Dem gegenüber und angesichts der aus der Schaffung eines besonderen, auch in seiner Besetzung namentlich durch Heranziehung von Handelsbeisitzern den eigenthümlichen Verhältnissen des Handels angepassten Gerichtsstandes unverkennbar hervorleuchtenden Absicht des Gesetzgebers, dem Handel eine den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches entsprechende Judicatur zu sichern, ist kein haltbarer Grund zur Annahme gegeben, als hätte der Gesetzgeber Frachtgeschäfte, die, wenn von Privateisenbahnen ausgeführt, in Streitfällen der hier gedachten Art unzweifelhaft durch Handelsgerichte als besonderer Causalgerichtsstand zu beurtheilen sind, für den Fall, wo das Eisenbahn-Unternehmen in den Händen des Staates gelegen ist, der Judicatur der ordentlichen Gerichte zugewiesen wissen wollen, und es bietet auch die Bestimmung des § 8 des Einf.-Ges. zum H.-G. keine Handhabe zu einer derartigen Annahme, da aus derselben füglich nur die zeitweise, bis zur Regelung im Verordnungswege andauernde Befreiunng des Staates von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über die Firma, die Handelsbücher und die Procura, keineswegs aber die Exemption des Staates in Handelsgeschäften der obgedachten Art von der Competenz der Handelsgerichte hervorgeht.

Angesichts dieser Erwägungen erscheint es daher auch im Hinblicke auf die Vorschrift des § 38, Z. 2 Einf.-Ges., nicht gerechtfertigt, die handelsgerichtliche Competenz für die Judicatur im vorliegenden Rechtsstreite zu negiren, und dies umsomehr, als das Gesetz durch seine obige Bestimmung offenbar nur Kaufleute, welche wegen ihres geringen Geschäftsbetriebes dem Firmaprotokollirungszwange nicht unterworfen sind, dem Handelsgerichtsstande nicht unterstellt hat, andererseits aber eine derartige Negation auch mit dem im Prorogationsverbote des § 47 des kaiserl. Patentes vom 20. November 1852, R.-G.-Bl. Nr. 251, ausgedrückten Willen des Gesetzgebers, Angelegenheiten, die einem besonderen Causalgerichtsstande ausschliessend zugewiesen sind, nicht vor ein Gericht anderer Art zu ziehen, unvereinbar wäre. Gegen die den Vorschriften des oben bezogenen § 38, Z. 2, in den oberlandesgerichtlichen Urtheilsgründen beigelegte Deutung spricht sonach der obdargestellte Sinn und Geist der handelsrechtlichen Gesetzgebung, wie er namentlich auch in dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, scharf zum Ausdrucke gelangt, da ja nach § 3 dieses Gesetzes, welches zwischen Staats- und Privateisenbahnen nicht unterscheidet, Klagen auf Ersatzleistung für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen der handelsgerichtlichen Judicatur gewiss nicht zugewiesen worden wären, wenn der Gesetzgeber die Staatsbahnen in ihren handelsgerichtlichen Beziehungen als den ordentlichen Gerichten unterworfen angesehen hätte.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Neumarkt-St. Lugano-Cavalese-Predazzo-Moëna. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 5. Juni die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich des vom Comité für die Erbauung der Fleimsthalbahn vorgelegten Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station Neumarkt-Tramin oder Auer der Südbahn nach Moëna im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 18.876.]

Projectirte Localbahn von Trient nach Malè und von Lavis nach Predazzo. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 7. Juni die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, hinsichtlich der vom Stadtmagistrat Trient vorgelegten Vorprojecte für die schmalspurigen Localbahnen mit elektrischem Betriebe von Trient nach Malè und von Lavis nach Predazzo im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision gleichzeitig mit dem vom Bozener Comité vorgelegten Vorprojecte für eine schmalspurige Localbahn von Neumarkt (Auer) nach Moëna einzuleiten. [H.-M.-Z. 7107.]

Projectirte Localbahn Barzdorf-Jauernig. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat hinsichtlich des von der Stadtgemeinde Jauernig vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Barzdorf der projectirten Localbahn Lindewiese-Barzdorf nach Jauernig die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 15. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Regierungs-Secretär Werlik betraut. [G.-I.-Z. 11.154.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Triest: Brücken-Reconstruction.) Die Blechbrücken über den Vogleinafluss im km 8·325 von 6·8 m Stützweite, in km 341·210 von 20 m Stützweite und die Gitterbrücke in km 342·502 von 19·8 m Stützweite werden reconstruirt. [7. Mai, Z. 26.533.]

— (Gypsdielengiesserei nächst Matzleinsdorf.) Nächst dem Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf wird für Zwecke des Stadtbaumeisters A. Honus eine Gypsdielengiesserei hergestellt. [18. Mai, Z. 26.523.]

— (Comptoir- und Stallgebäude nächst Matzleinsdorf.) Auf dem Lagerplatze der Firma Grün & Wiringer nächst der Station Matzleinsdorf wird für deren Zwecke ein Comptoir- und Stallgebäude hergestellt. [14. Mai, Z. 26.868.]

— (Krahnüberstellung in Baden.) Der in der Station Baden entbehrlich gewordene Blechdrehkrahn wird daselbst abgetragen und am neuen Frachtenbahnhofe nächst Baden aufgestellt. [8. Mai, Z. 27.664.]

— (Linie Bruck a. d. M.—Leoben—Vordernberg: Wasserleitung.) In km 2·525 der Leoben-Vordernberger Bahn wird behufs Zuleitung des Trinkwassers von der Leobner Wasserleitung zur Theodorhütte der Oesterreichisch - Alpinen Montangesellschaft in das bestehende eiserne Umhüllungsrohr ein zweites eisernes Wasserleitungsrohr gelegt. [14. Mai, Z. 17.275.]

Neue Wiener Tramway. (Geleiseumgestaltungen: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung rücksichtlich des von der Neuen Wiener Tramway - Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Geleiseumgestaltungen in km 2·8/9. 3·1/2 und 3·5 der Dampftramway-Linie Sternwartestrasse—Nussdorf auf den 14. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 10.842.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personen-Haltestelle Bažanowitz.) Am 10. Juni wurde die in km 146·65 zwischen der Haltestelle Teschen-Boberthal und der Station Golleschau in der Strecke Kojetein—Bielitz beim Wächterhause Nr. 107 gelegene Haltestelle Bažanowitz mit dem Zuge Nr. 2219 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Vom Tage der Eröffnung werden in dieser Haltestelle durch den beim Wächterhause Nr. 107 postirten Bahnwächter, welcher auch die Uebernahme des Reisegepäckes besorgt, Personen-Fahrkarten I., II. und III. Wagenclasse nach allen Stationen und Haltestellen der Strecken Friedek-Mistek—Bielitz und Golleschau—Ustron und ebenso umgekehrt nach Bažanowitz in allen Stationen und Haltestellen der genannten Linien verausgabt. [Z. 33.847.]

Ausweis über die im I. Quartal 1895 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungstag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestelle: Bohumilitz (zwischen den Stationen Čkyň und Bohumilitz der Localbahn Strakonitz—Winterberg)	1. März	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Personen- und Gepäckstarife für die nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen. Die Fahrkarten werden in der Haltestelle verausgabt.
Oesterr. Nordwestbahn	Haltestelle: Praskačka-Urbanic (zwischen den Stationen Königgrätz und Dobřenic-Syrowatka der Strecke Mittelwalde—Prag)	1. Februar	Für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen für den Gütertransport vom 1. August 1883. Die Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.
Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Station: (Chemische Fabrik) Schönweid (zwischen den Stationen Kolin und Neudorf W. der Strecke Wien—Bodenbach)	2. Jänner	Ausschliesslich für den Güterverkehr der chemischen Fabrik	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen für den Gütertransport, Nachtrag I zu Theil II, Heft 1, und Nachtrag VII zu Theil II, Heft 2.
Südbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Borghetto (zwischen Avio und der italienischen Landesgrenze)	3. Jänner	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt laut Circulare der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Nr. 55 vom 19. December 1894 nach besonderer Gebührenberechnungstabelle.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Nowosielice in „Nowosielice szlacheckie".) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Lemberg—Stanislau gelegenen Haltestelle Nowosielice mit 1. Juni in „Nowosielice szlacheckie" abgeändert.

— (Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Ober-Weidlingau in „Unter-Purkersdorf".) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien—Amstetten gelegenen Haltestelle Ober-Weidlingau vom 1. Juni in „Unter-Purkersdorf" abgeändert. [Z. 34.612.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von 30 Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt beabsichtigte Anschaffung von 30 Cisternenwagen, welche nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 9. Mai 1893, Z. 15.405, genehmigten Typenplänen, und zwar nach Massgabe des Bedarfes ausgeführt werden sollen, genehmigt. [Z. 30.744.]

Werksbahnen in Kladno. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde am 15. Mai die technisch-polizeiliche Prüfung an einer neuen zweiachsigen schmalspurigen Locomotive, welche die Inventarsnummer 11 besitzt und nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 31. Jänner 1895, Z. 2694, genehmigten Typenplänen in Kladnoer Hütte erbaut wurde und für den Betrieb auf den Werksbahnen der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft bestimmt ist, mit günstigem Ergebnisse durchgeführt. Der Kessel hat die gesetzliche Probe laut Certificat der Dampfkessel-Untersuchungs- und -Versicherungs-Gesellschaft, Nr. 12.375, vom 5. Februar 1895 anstandslos bestanden. Die Locomotive selbst ist nach dem System Krauss gebaut, hat zwei unter einander verkuppelte, vor der Feuerbüchse liegende Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Die Locomotive hat eine complete Kesselarmatur, 1 Injecteur und 1 Doppelpumpe, 1 Hebelbremse, mit welcher die Räder der Triebachse beiderseits gebremst werden, einen conischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten und vorne und rückwärts Bahnräumer und je ein Paar Puffer. Das Kesselgewicht wird mittelst dreier Blattfedern, worunter eine Querfeder, übertragen und ist hinreichend stabil unterstützt. Die Spurweite ist normal, und beträgt das Gesammtgewicht der Locomotive im ausgerüsteten Zustande 4·6 Tonnen. Bei der auf den schmalspurigen Werksbahnen stattgefundenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 10 km per Stunde erreicht, bei welcher die Locomotive stets sicher und ruhig ging, so dass aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand obwaltete, die vorbeschriebene Locomotive dem Verkehre auf den Werksbahnen der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno zu übergeben. [Z. 32.032.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die bei der Regulirung des Eisernen Thores auszuführenden Nachtragsarbeiten, sowie über die Bedeckung der Kosten der Regulirungsarbeiten im Wege einer Creditoperation [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 64]. Schluss.) Die definitive Deckung der Kosten der Eisernen Thor-Regulirung war stets im Wege einer Creditoperation gedacht. § 3 des G.-A. XII ex 1889 weist die Regierung an, zur Beschaffung der Gesammtkosten der Regulirungsarbeiten eine Creditoperation auszuführen, zu welcher dieselbe noch vor Ende des Jahres 1895 die Zustimmung der Legislative verlangen wird.

Selbst für den Fall, wenn die Ueberschüsse der Staatscasse behufs Verwendung für diesen Zweck zur Verfügung stünden, müsste man die Regulirungskosten im Wege einer Creditoperation decken, denn sonst könnten wir nicht das zeitweilige Einhebungsrecht von Schiffahrtsgebühren geltend machen, welches uns zur Deckung, resp. zur Tilgung der Regulirungskosten übertragen wurde. Artikel 11 des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 lautet: „Jene Ufermächte, auf deren Territorium die Katarakte der Donau und das Eiserne Thor die Schifffahrt behindern, behalten sich vor, sich bezüglich der Arbeiten, die behufs Beseitigung dieser Hindernisse auszuführen sind, zu verständigen; die hohen vertragschliessenden Theile anerkennen dagegen das Recht dieser Mächte, von den verkehrenden Handelsschiffen, welcher Flagge immer, zeitweilig eine Gebühr einheben zu können, und diese Gebühren zu eigenen Zwecken bis zu jenem Zeitpunkte verwenden zu dürfen, bis zu welchem das zum Zwecke der Ausführung der Arbeiten aufgenommene Anlehen getilgt ist, und erklären die Mächte, dass Artikel XV des Pariser Vertrages vom Jahre 1856 für die zur Tilgung des Anlehens nothwendige Zeitdauer auf diesen Theil des Stromes keine Anwendung findet."

Die Bestimmungen dieses Artikels des Londoner Vertrages werden vom Artikel LVII des Berliner Vertrages zu Gunsten unserer Monarchie aufrechterhalten, auf dessen Grundlage wir nach der Vereinbarung mit der österr. Regierung das Mandat zur Ausführung der Regulirungsarbeiten erhalten haben. Das Recht, zur Deckung der Regulirungskosten zeitweilig Schiffahrts-

gebühren einheben zu können, ist daher kein bedingungsloses' sondern ist an ein zur Deckung der Regulirungskosten aufzunehmendes Anlehen gebunden und hört mit der Amortisation dieses Anlehens auf. Man muss daher die Gesammtkosten dieses Anlehens inclusive der Intercalarzinsen in das Anlehen mit aufnehmen, da wir sonst zur Tilgung derselben die Schiffahrtsgebühren nicht in Anspruch nehmen können. Ausser den Intercalarzinsen der aus den Cassenüberschüssen entnommenen Beträge werden noch andere Intercalarzinsen auflaufen. Im § 2 wird der Finanzminister ermächtigt, ein Anlehen aufzunehmen, und im Hinblick auf die günstige Lage des Geldmarktes und des im G.-A. XII ex 1889 festgesetzten Termines will derselbe noch im Laufe dieses Jahres hievon Gebrauch machen. Als Termin für die Fertigstellung der in diesem Entwurfe verlangten Ergänzungsarbeiten ist 1898 in Aussicht genommen. Mithin steht nicht zu hoffen, dass die Arbeiten vor Ende 1898 fertig, die Endabrechnung vorgenommen, die regulirte Wasserstrasse dem Verkehre übergeben und wir vor dieser Zeit das Einhebungsrecht auf die Schiffahrtsgebühren praktisch zur Geltung werden bringen können.

Daher haben die nach dem aufzunehmenden Anlehen bis Ende 1898 zu zahlenden ungedeckten Zinsen ebenfalls den Charakter von Intercalarzinsen, sind in die Gesammtkosten der Regulirung des Eisernen Thores bei Finalabrechnung einzubeziehen und mussten daher schon jetzt berücksichtigt werden.

Der Kostenbetrag, auf welchem die Gesammtkosten der Regulirung des Eisernen Thores laut dieser provisorischen Ausrechnung basiren, ist fl. 18,606.000 auf folgender Grundlage:

1. Kosten der vertragsmässig bereits festgestellten Arbeiten mit Aufsicht und Vorarbeiten bis Ende 1895, sammt Fischfangs-Entschädigung an Serbien nebst Intercalarzinsen bis 1. Juli 1895 . fl. 11,765.855
2. Nachtragsarbeiten auf der Strecke Greben—Milanovac bei Jucz und am kleinen Eisernen Thor, Bau des Orsovaer Hafens, unvorhergesehene Arbeit und Instruction, Signalisirung der Wasserstrasse, Gebäude und Einrichtung für Erhaltungszwecke, Aufsicht und Collaudirungskost von 1896 bis 1898 sammt Intercalarzinsen bis Ende 1898 . . . . fl. 6,840.145

Zusammen . . . fl. 18,606.000

Im § 1 des Gesetzentwurfes erhält der Handelsminister die Ermächtigung zur Herstellung der noch nothwendigen Nachtragsarbeiten und werden deren Kosten festgestellt. — Wie aus obiger Ausrechnung des Effectivbetrages des aufzunehmenden Anlehens hervorgeht, sind in demselben auch die Intercalarzinsen enthalten. Auf Grund der technischen Pläne ist vorherzusehen, dass aus dem für Nachtragsarbeiten präliminirten Betrage die Regulirungsarbeiten völlig fertiggestellt werden können, und der Handelsminister betrachtet die unter diesem Titel erlangten Credite als solche, welche nicht überschritten werden, umsomehr, als hiemit der Deckungsfond für das Anlehen erschöpft ist.

Im § 2 erhält der Finanzminister die Ermächtigung, die Regulirungsarbeiten bisher in runder Summe mit 18·6 Millionen Gulden Gesammtkosten zu decken. Dieser Vorschlag ist aber als provisorisch zu betrachten, da die definitiven Gesammtkosten erst bei gänzlicher Vollendung und auf Grund der Finalabrechnung endgiltig festzustellen sind.

Der Finanzminister will das Anlehen zu möglichst niedrigem Zinsfusse aufnehmen und verlangt die Ermächtigung zu weniger als 4perc. Zinsfuss. Dieser niedrigere Zinsfuss ist durch die fallende Tendenz des Zinsfusses in unserem Vaterlande und durch den Umstand motivirt, dass das Anlehen zur Durchführung eines internationalen Werkes abgeschlossen wird und daher auch die Creditverhältnisse des Auslandes in Betracht zu nehmen waren. Dass das Anlehen in Gestalt eines Amortisationsanlehens effectuirt wird, ist durch den Umstand motivirt und nothwendig, weil die Regulirungskosten, bezw. die zu deren Deckung dienende Schuld im Sinne des im G.-A. VIII ex 1879 inarticulirten Berliner Vertrages, Absatz LVII, in erster Reihe aus den beim Eisernen Thor während der Dauer dieser Schuld einzuhebenden provisorischen Schiffahrtsgebühren getilgt werden kann, resp. zu tilgen kommt. Als Sicherstellung für die Jahreszinsen und Amortisationsrate des Anlehens würden also laut § 2 des Entwurfes die Schiffahrtsgebühren dienen, aber ausserdem wären auch die sonstigen Einkünfte des Staates zu decken, da es nicht ausgeschlossen ist, dass im einzelnen Jahre die einfliessenden Schiffahrtsgebühren die Annuitäten nicht völlig decken werden.

Die mit dem niedrigeren Zinsfusse in Verbindung stehende längere Amortisationsdauer wurde deshalb in Aussicht genommen, damit die Annuität geringer sei und leichter aus den Schiffahrtsgebühr-Einnahmen gedeckt werden könne.

Der § 2 des Gesetzentwurfes enthält ferner die Verfügung, dass das abzuschliessende Anlehen seiner Bestimmung gemäss verwendet werde.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 4. Mai 1895, Z. 14.288, dem Gutsbesitzer von Gušeczovac, k. und k. Kämmerer Ludwig Ożegovic und Consorten für eine von der Station Károlyváros (Karlstadt) der südlichen Hauptlinie Budapest — Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram) — Fiume abzweigende, entweder über Dubovac, Prkupje, Ozali, Brlog und die Gemarkung der Gemeinde Bukovak-Dolnji oder über Netretic, Grice-Dolnje, Kamenica, die Gemarkung der Gemeinde Ribnik, dem Laufe der Kulpa folgend, bis Brod, eventuell einem anderen geeigneten Punkte der ungarischen (croatisch-krainerischen) Landesgrenze nächst Möttling führende schmalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 7. Mai 1895, Z. 8384, der „Ersten croatischen Actiengesellschaft für Verwerthung croatischer Producte" für eine von der Endstation Belovár der Localbahn Körös (Croat.-Kreuz)-Belovár (Flügelbahn der südlichen Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb [Agram]—Belovár der kgl. Ungar. Staatsbahnen) abzweigende und diese über Veliko-Trojstvo, Kostainik, Katalena-Sirova, Klostár, Pitomaca, Gradoc und die Gemarkung der Gemeinde Spišić-Bukovica in der Station Verőcze (Virovitica) mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Barcs—Verőcze—Pakrácz-Lippik verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. Mai 1895, Z. 25.875, dem Obergespan Stefan Vojnits für eine von der Endstation Baja der Localbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)-Baja (Flügelbahn der südlichen Hauptlinie Budapest — Szabadka — Dombovár — Zákány—Zágráb [Agram]—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese nach Ueberbrückung der Donau nächst Baja mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Dombovár — Báttaszék verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. Mai 1895, Z. 36.749, dem Aurel Bartal, Einwohner von Damazér-Karcsa, für eine nach Ausbau der projectirten und concessionirten Localbahn Pozsony (Pressburg)—Duna-Szerdahely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47) von deren zukünftigen Endstation Duna-Szerdahely abzweigende und in deren Verlängerung gegen Norden diese in der Station Galántha mit der donaulinksuferseitigen Hauptbahn (Wien)—Marchegg — Budapest der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 14. Mai 1895, Z. 22.231, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft
   a) für eine von der Endstation Ó-Becse der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel) — Ó-Becse der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bács - Bodrogher Comitatsbahnen abzweigende und diese über Kula, Verbász, Cservenka, Ó-Szivácz und die Gemarkung der Gemeinde Uj-Szivácz in der zukünftigen Station Ó-Sztapár mit der im Bau begriffenen Localbahn Ujvidék (Neusatz)-Szombor-Baja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 und 123 ex 1894) verbindende normalspurige Localbahn als Hauptlinie,
   b) eine von der Station Ó-Sztapár der Linie a) abzweigende, bis zur Donau-Schiffahrtsstation Apatin führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Hauptlinie,

   auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ausbau der Quailinie.) Die Fortsetzung der gesellschaftlichen Betriebslinie über die grosse Ringstrasse von deren Endpunkt am Boráros platz (IX. Stadtbezirk) aus längs dem Quai bis in den Bereich der inneren Stadt (IV. Stadtbezirk) war aus verkehrspolizeilichen Rücksichten ursprünglich nur bis zum Petőfi-Monumente am Schwurplatz (Eskütér) genehmigt worden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1893). Dem von der Gesellschaft im Einvernehmen mit der Stadtbehörde zu Gunsten des Ausbaues der gesammten Quailinie bis zur Akademie im Anschlusse an die Linie durch die Podmaniczkygasse eingereichten Recurse entsprechend, hat der gegenwärtige Minister des Innern Desider Perczel eine aus Delegirten der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden bestehende Commission ad hoc einberufen, welche sich zu Gunsten des von der Gesellschaft

vorgelegten Projectes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24) aussprach. Durch den Ausbau dieses alle derzeitig im Bereiche der linksuferseitigen Stadtbezirke erbauten Linien verbindenden Zwischengliedes wird nicht nur die Continuität des Verkehres hergestellt, sondern auch die Ausführbarkeit zweier Verbindungslinien mit dem am rechten Donauufer projectirten Betriebsnetze mit Benützung der beiden neuen Staatsbrücken (vergl. Vrgl.-Bl. Nr. 147 ex 1892 und Nr. 32 ex 1894) wesentlich gefördert werden.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Leo Lánczy und in Anwesenheit von zehn Actionären mit 3450 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge betragen die Activa: Cassevorrath am 31. December 1894 fl. 464·18, Betriebsmittel-Conto fl. 1,633.626·14, Materialienvorrath fl. 11.871·28, Reservebestandtheile fl. 21.432·36, Investitionen für den Depotplatz fl. 24.172·33, Effecten: Nominale fl. 98.100 4½percentige Prioritätsobligationen der Mármaroser Salzbahn zum Course von fl. 96·— fl. 94.176, Nominale fl. 800 detto zum Course von fl. 98·— fl. 784, zusammen fl. 94.960, Cautions-Conto fl. 5000, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel fl. 672.859·57, diverse Debitoren fl. 56.261·59, Inventar abgeschrieben, Totale fl. 2,520.647·45; die Passiva: Actiencapital: 7000 Stück Actien à 400 Kronen = fl. 200 fl. 1,400.000, statutarische Reserve fl. 62.524·89, Steuerreserve fl. 60.000, Wagenerneuerungs-Fond fl. 276.369·79, Depotplatz-Reserve fl. 24.172·33, Reparatursreserve fl. 25.000, Erneuerungsfond für Räder und Achsen fl. 61.505·13, Dividendenreserve fl. 75.000, zusammen fl. 584.572·14, rückständige Dividenden fl. 260, anticipando eingenommene Wagenmiethe und Zinsen fl. 105.282·10, diverse Creditoren fl. 160.053·07, Gewinn per Saldo fl. 270.480·14, Totale fl. 2,520.647·45. Der Bericht constatirt, dass im Jahre 1894 an Wagenmiethen fl. 281.455·55 und an Zinsen fl. 22.860·85, zusammen fl. 304.316·40 vereinnahmt wurden. Nach Abzug der Betriebsausgaben per fl. 65.558·54, der Abschreibung vom Fahrpark per fl. 24.188·14, und vom Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fond zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 9645 verbleibt ein Reingewinn von fl. 204.924·72 und zuzüglich des 1893er Gewinnvortrages per fl. 65.555·42 fl. 270.480·14 zur Verfügung der Generalversammlung. Die Direction beantragt, fl. 175.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie zu verwenden, fl. 6746·24 dem Reservefond zuzuweisen, fl. 16.190·97 als Tantièmen auszuscheiden, mit fl. 25.000 die Dividendenreserve zu dotiren und fl. 47.542·93 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiter theilt der Bericht mit, dass die Direction im Verein mit der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft je 25, zusammen 50 Stück neue fünfzehntonnige Coakswagen angeschafft und für die nächsten Jahre in fixe Miethe gegeben hat. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde beschlossen, die Dividende per 25 fl. für eine Actie vom 1. Juni an auszubezahlen. Zum Schlusse wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im verflossenen Betriebsjahre ertheilt, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften erfolgten.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 8. Juni herausgegebene LXXXVIII. Stück enthält unter

Nr. 992: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Salzburg vom 4. Juni 1895, Z. 6240, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 993: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 1. Juni 1895, Z. 19.584, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie aus dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Mähren.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 10. Juni herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 994: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 31. Mai 1895, Z. 7096, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn nach Krain.

Nr. 995: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 31. Mai 1895, ZZ. 8779 und 8891/II, betreffend die Abänderung der Massnahmen gegen die Maul- und Klauenseuche im Herzogthume Salzburg und die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Salzburg Stadt und Umgebung nach Oberösterreich.

Nr. 996: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 31. Mai 1895, Z. 76.709, betreffend das Verbot der Ausfuhr, bezw. des Abtriebes lebender Schweine von Wien und dem Wiener Central-Viehmarkte.

Nr. 997: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. Juni 1895, Z. 78.308, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Rindern und Schafen vom Wiener Central-Viehmarkte nach Böhmen.

Nr. 998: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. Juni 1895, Z. 80.893, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Budapest in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 999: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 30. Mai 1895, Z. 27.297, betreffend die Beschränkung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn nach Croatien und Slavonien auf die ungarischen Comitate Heves, Moson, Nógrad, Tolna und Pest-Pilis-Kiskun.

Literatur.

„Die Vorschriften betreffend den Gebührenstempel und die Drucklegung der Eisenbahn-Frachtbriefe.“ (Zusammengestellt von Dr. Max Freiherrn v. Buschman, k. k. Hofrath. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1895.)

In der Frage der Erfüllung der Stempelpflicht bei den Eisenbahn-Frachtbriefen sind im Laufe der Zeit bedeutsame Wandlungen eingetreten:

Während diese Erfüllung ursprünglich nur durch Aufkleben der Stempelmarken stattfand, wurden laut Verordnung des Finanzministeriums vom 29. December 1876, Z. 33.141 (F.-M.-V.-Bl. Nr. 2 ex 1877), Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen in Verschleiss gesetzt, ohne dass jedoch deren Verwendung in irgend welchem Verkehre obligatorisch gewesen wäre.

Erst mit der Verordnung vom 1. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 41, wurden für den internen Verkehr und für jene auswärtigen Verbandverkehre, in welchen das mit dem internen übereinstimmende Frachtbrief-Formulare des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Gebrauch stand, Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen zur Einführung gebracht.

In den übrigen auswärtigen Verkehren, also namentlich mit Belgien, Frankreich, Italien, Rumänien, Russland, Serbien und der Schweiz, gelangten dagegen ausschliesslich Frachtbriefe mit aufgeklebten Stempelmarken zur Anwendung.

Dieses der Stempelmarke übrig gebliebene Gebiet erfuhr eine wesentliche Einschränkung durch die gleichzeitig mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr am 1. Jänner 1893 wirksam gewordene neue Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, laut welcher nicht nur im internen Verkehre, sondern auch in allen jenen Verkehren, in welchen das internationale Frachtbrief-Formulare entweder in Folge Beitrittes des betreffenden Staates zum gedachten Uebereinkommen oder in Folge freiwilliger Vereinbarung der betheiligten Bahnen Anwendung findet, Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen zur Verwendung zu kommen haben. Es dürfen daher nunmehr auch im Verkehre mit Belgien, Frankreich, Italien, Russland, Rumänien und der Schweiz keine Frachtbriefe mit aufgeklebten Stempelmarken benützt werden.

Dagegen ist hinsichtlich des Eindruckes der Stempelzeichen in die Frachtbriefe im Interesse der Privatdruckereien die Neuerung eingeführt worden, dass nunmehr nicht nur von der Hof- und Staatsdruckerei derartige Frachtbriefe hergestellt werden, sondern dass es auch gestattet ist, den Druck der Frachtbriefe in einer Privatdruckerei vornehmen und den Aufdruck des Stempels nachträglich von einem der hiezu ermächtigten Stempelämter bewerkstelligen zu lassen.

Die Darstellung dieser neuen Verordnung unter Beifügung der auf den Gegenstand derselben Bezug nehmenden, seither ergangenen, sowie der als noch in Geltung stehend zu betrachtenden älteren einschlägigen Verfügungen etc. bildet den Hauptzweck der vorliegenden Broschüre.

Dieselbe enthält ausserdem noch der Vollständigkeit wegen die Vorschriften über die Stempelpflicht bei Frachtbriefen überhaupt, über deren Erfüllung durch Aufkleben von Stempelmarken,

sowie endlich über die Haftung für die Erfüllung dieser Stempelpflicht, und dürfte für alle betheiligten Kreise, insbesondere aber für die Spediteure und jene Privatdruckereien, welche sich mit dem Drucke der Eisenbahn-Frachtbriefe beschäftigen, von besonderem Werthe sein.

Es dürfte dieser Schrift, deren Preis mit 60 kr. billig bemessen ist, zur besten Empfehlung gereichen, wenn wir hier deren Inhaltsangabe folgen lassen, aus welcher auch die systematische Gliederung des Stoffes zu entnehmen ist.

I. Stempelpflicht.

A. Gebührenstempel zu 5 kr.
B. Gebührenstempel zu 1 kr.
C. Stempelpflicht von Einlegeblättern.
D. Stempelpflicht der Frachtbrief-Duplicate.
E. Gebührenstempel im Verkehre nach und von Ungarn.
F. Befreiung von dem Gebührenstempel.

II. Erfüllung der Stempelpflicht.

A. Durch Verwendung von Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen.
 1. Verordnung der Ministerien des Handels und der Finanzen im Einvernehmen mit dem Justizministerium vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen.
 2. Durchführungs-Erlass des Handelsministeriums vom 12. December 1892, Z. 10.603, V.-Bl. Nr. 147, zu obiger Verordnung.
 3. Preistarif der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe.
 4. Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den Frachtbriefen gestattet ist.
B. Durch Aufkleben von Stempelmarken.

III. Haftung für die Erfüllung der Stempelpflicht.

Neue Eisenbahnkarte der Schweiz.

Im Verlage des geographisch-artistischen Institutes Müllhaupt in Bern ist eine Eisenbahnkarte der Schweiz im Massstabe von 1 : 300.000, gezeichnet von Herrn F. Müllhaupt, nebst alphabetischem Stationsverzeichnisse erschienen.

Die Karte, welche dem Stande am 1. April 1895 entspricht, dürfte allen Anforderungen, die an ein derartiges Werk gestellt werden können, Rechnung tragen. Dieselbe enthält im Wesentlichen:

1. Die dem Betrieb übergebenen, im Bau begriffenen und concedirten normal- und schmalspurigen ein- und zweigeleisigen Locomotiv- und Specialbahnen, incl. Tramways. (Die im Betriebe stehenden Linien sind in Farben nach den Betriebsverwaltungen ausgeschieden, auch ist bei den Specialbahnen das Betriebssystem angegeben.)
2. Die Bahnstationen, ihre Lage, Bedeutung und Eigenthumsverhältnisse.
3. Die Dampfschiffstationen.
4. Die Poststrassen und andere Communicationen mit den wichtigsten der von denselben bedienten Ortschaften.
5. Die Cantons- und Landesgrenzen.
6. Die Seen, Wasserläufe und Canäle.
7. Pässe und wichtigen Gebirgsnamen.
8. Höhenangaben über Meer.
9. Specialpläne von Basel, Lausanne, Luzern, Genf, Zürich etc.

Zu der in Quadrate, welche mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet sind, eingetheilten Karte gehört ein alphabetisches Verzeichniss aller Stationen der Bahnen in der Schweiz mit Angabe der politischen Lage, der Abfertigungsbefugnisse, der Betriebsverwaltung, der Eigenthumsverhältnisse, der Betriebsvorrichtungen und der Quadrate, unter welchen die Stationen auf der Karte zu finden sind.

Ein Verzeichniss der Betriebsverwaltungen auf Schweizergebiet, welches dem Stationsverzeichniss vorangestellt ist, gibt an, welche derselben

1. dem schweizerischen Eisenbahnverband angehören,
2. dem Verband schweizerischen Secundärbahnen angehören,
3. dem internationalen Frachtrecht unterstellt sind,
4. den schweizerischen Reformgütertarif anwenden.

Der Verkaufspreis dieser Karte, welche an Vollständigkeit der Angaben alle bisher erschienenen Eisenbahnkarten der Schweiz übertrifft, beträgt Frcs. 6.— (incl. Stationsverzeichniss, Karte je nach Belieben in Blättern oder broschirt in Taschenformat).

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Mai 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	3000·54	1659·33	1136·02	3523·85	1320·20	465·32	611·25	1174·27
Roggen	965·10	531·34	502·02	994·42	85·29	701·79	99·65	687·43
Gerste	561·21	97·89	642·05	17·05	3579·94	465·05	2416·25	1628·74
Hafer	314·93	123·04	214·71	223·26	203·14	—	183·09	20·05
Erbsen	298·11	156·46	94·65	359·92	718·22	358·36	445·14	631·44
Bohnen	141·52	99·68	149·57	91·63	188·26	101·26	—	289·52
Raps	10·92	—	1·01	9·91	830·78	—	614·82	215·96
Wicken	549·85	—	185·27	364·58	559·34	—	94·05	465·29
Leinsamen	211·00	200·00	—	411·00	—	—	—	—
Rübensamen	477·40	—	219·17	258·23	—	—	—	—
Mohn	117·40	53·99	—	171·39	611·67	—	200·95	410·72
Kleesamen	77·87	6·40	70·17	14·10	—	—	—	—
Senf	106·75	—	—	106·75	—	—	—	—
Diverse	837·67	439·38	672·39	604·66	87·93	300·88	298·67	90·34
Zusammen	7670·27	3367·51	3887·03	7150·75	8184·77	2392·66	4963·47	5613·76
Versicherungswerth ö.W. fl.	81.067	28.221	35.701	73.587	70.592	17.940	31.539	56.993
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	4	5	7	2	6	—	3	3
Versicherungswerth ö.W. fl.	7.798	4.243	10.041	2.000	16.950	—	8.450	8.500
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	1	—	1	—	2	—	1	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	6.000	—	6.000	—	9.600	—	7.100	2.500
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	2.400	—	2.400	—	4.500	—	3.000	1.500
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landeslagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Mai 1895.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	—	—	—	—	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	351·13	575·24	349·50	576·87	—	98·20	98·20	—
Hafer	1.826·83	507·89	1.190·31	1.144·41	121·34	—	121·34	—
Erbsen	963·09	179·92	360·18	782·83	106·11	99·56	205·67	—
Bohnen	414·51	25·75	9·60	430·66	—	—	—	—
Raps	30·65	22·53	11·96	41·22	102·32	—	—	102·32
Wicken	84·18	6·24	6·00	84·42	—	—	—	—
Leinsamen	101·27	—	—	101·27	—	—	—	—
Leindotter	352·07	86·45	262·84	175·68	—	—	—	—
Thymothe	23·20	—	4·05	19·15	—	—	—	—
Diverse	2.526·23	1.912·47	1.916·49	2.522·21	202·50	—	—	202·50
Zusammen	6.673·16	3.316·49	4.110·93	5.878·72	532·27	197·76	425·21	304·82
Versicherungswerth . . fl.	86.333	28.870	38.482	76.721	5.200	1.400	2.700	3.900
Spiritus	2.609·85	981·89	—	3.591·74	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	43.393	15.710	—	59.103	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide								
Lagerscheine . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	560	—	—	560	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus								
Lagerscheine . . Stück	11	1	1	11	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	1.555	1.555	16.707	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	1	10	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	16.707	—	1.555	15.152	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	9.750	—	1.080	8.700	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Neuhaus a/d. Gail.

Am 15. Juni 1895 wird die auf der Linie Amstetten—Pontafel zwischen den Stationen Fürnitz und Arnoldstein im Kilometer 390·1/2 bei Wächterhaus Nr. 338 gelegene Haltestelle Neuhaus a/d. Gail für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Wien, am 12. Juni 1895. [415]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Auf Seite 13 des Tarifes, Theil II, Heft 2, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes ist der Schnittfrachtsatz für Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G. im Specialtarif III mit Wirksamkeit vom 1. August 1895 von 0·52 auf **0·62** Mark zu berichtigen.

Wien, am 10. Juni 1895. [416]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Bielitz einerseits und oberschlesischen Stationen andererseits via Oderberg.

Aufhebung der Personenzugs-Fahrpreise I. Classe.

In Folge Auflassung des Verkehres von Wagen I. Classe bei den Personenzügen in der Strecke Cosel-Kandrzin—Oderberg der kgl. Preussischen Staatsbahnen werden hiemit die zwischen Bielitz einerseits und den Stationen Ratibor, Cosel-Kandrzin und Breslau andererseits via Oderberg bestehenden directen Personenzugs-Fahrpreise I. Classe aufgehoben.

Wien, am 8. Juni 1895. [417]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze.

Am 15. Juni 1895 treten neue Frachtsätze für Rinden europäischer Holzarten zwischen Prenzlau und Strasburg U. M. der kgl. Eisenbahn-Direction Stettin, sowie Adorf und Reichenbach i. V. der kgl. Sächsischen Staatsbahnen einerseits und mehreren ungarischen Stationen andererseits in Kraft.

Die neuen Sätze, welche unter den Bedingungen der Ausnahmetarife C und D des obbezeichneten Tarifes zur Anwendung gelangen, sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Budapest, am 7. Juni 1895. [418]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Preussische Staatsbahnverkehre. (Einbeziehung der Station Pelm.) Die an der Nebenbahn Mayen-Gerolstein gelegene Haltestelle Pelm wurde mit 1. Juni für den unbeschränkten Güterverkehr in die Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Directionsbezirke Köln und Sanct Johann-Saarbrücken (Gruppen VIII), den Rheinischen Nachbarverkehr, den Linksrheinisch-Hessischen, den Nordwestdeutsch-Linksrheinischen, den Ostdeutsch-Westdeutschen, den Mitteldeutsch-Linksrheinischen, sowie den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Verkehr einbezogen. Ueber die zur Anwendung kommenden Tarifsätze geben die Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände tr. (Theil II vom 15. Juni 1892.) Am 1. Juli treten folgende Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsclasse A[1] und B in Kraft:

Abth. a.

Verkehr mit dem Donaugebiete im Allgemeinen.

Auf Seite	Zwischen Passau Donaulände tr. und	Frachtsätze für 100 kg in Mark — Allgemeine Wagenladungsclasse A[1]	B
42	Bielefeld	5·02	4·46
42	Cassel (Ober- und Unterstadt)	3·76	3·34
44	Cassel (Rangirstation)	3·76	3·34
44	Giessen	3·44	3·05
44	Lippstadt	4·68	4·16
44	Osnabrück (Hann. Bhf.)	5·29	4·70
44	Soest	4·82	4·28
46	Uerdingen	4·94	4·39
52	Wesel	5·17	4·60

Auf Seite	Zwischen Regensburg Donaulände tr. und	Frachtsätze für 100 kg in Mark — Allgemeine Wagenladungsclasse A[1]	B
70	Bielefeld	4·36	3·85
70	Cassel (Ober- und Unterstadt)	3·11	2·73
72	Cassel (Rangirstation)	3·10	2·72
72	Giessen	2·78	2·44
72	Lippstadt	4·03	3·55
72	Osnabrück (Hann. Bhf.)	4·63	4·09
72	Soest	4·16	3·67
74	Uerdingen	4·28	3·77
80	Wesel	4·51	3·98

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Verkehr mit der Station Seebach.) Am 1. Juni traten folgende Frachtsätze des Specialtarifes I in Kraft:

Zwischen Seebach (Schweiz. Nordostb.) und	Specialtarif I a) Frachtsätze für 100 kg in Centimes	b)
Chemnitz	496	447
Crimmitschau	469	423
Kratzau	577	520
Reichenberg	584	526
Tetschen	532	468
Werdau	463	416
Zittau	566	510
Zwickau	466	420

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Einbeziehung der Station Butzbach.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni wurde die Station Butzbach des kgl. Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. mit folgenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif einbezogen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen:

Tarifkilometer	Butzbach (Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M.)	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr. 1 Eisen- und Stahlwaaren		Ausnahmetarif Nr. 2 Façon- und Roheisen	
			A¹	B	A²	I	II	III	a in belieb. Meng.	b in Lad. von 10 t	a in belieb. Meng.	b in Lad. von 10 t
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig										
481	Passau Donaul. trs.	539	332	295	247	222	174	112	395	124	395	112
363	Regensburg Donaul. trs.	425	266	233	197	178	142	95	316	117	316	95

B. Verkehr mit den unteren Donauländern:

Tarifkilometer	Butzbach (Eisenbahn-Directionsbezirk Frankfurt a. M.)	Stückgut		Allgemeine Wagenladungsclasse		Specialtarife				Ausnahmetarif Nr. I.			Ausnahmetarif Nr. II. Façon- und Roheisen		
		I	II	A¹	B	A²	I	II	III	a	b	c	a	b	c
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
481	Passau Donaul. trs.	347	299	247	198	198	174	150	112	153	122	102	132	106	88
363	Regensburg Donaul. trs.	280	244	197	160	160	142	124	95	129	101	85	113	89	74

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N. O. B.) vom 1. September 1891, und Theil II, 3. Heft (Verkehr mit S. C. B.) und weiter vom 1. September 1892. Die im Ausnahmetarif Nr. 7 für Bier in Fässern auf Seite 75, bezw. 34 enthaltene Bestimmung, wonach derselbe nur Anwendung findet, wenn er auf dem Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird, tritt mit sofortiger Wirksamkeit ausser Kraft.

Das im alphabetischen Verzeichnisse der bayerischen Verbandsstationen (Seite 12—20), ferner in den Stationstarifen für Romanshorn und Rorschach (Seite 52—65), den Stationsnamen Blaichach, Oberdorf b. Biess., Schaftlach, Sonthofen, Tirschenreuth und Tölz beigesetzte Verweisungszeichen „*“ ist durchwegs zu streichen.

In Ziffer 2 der Vorbemerkungen auf Seite 10 des Haupttarifes sind die vorgenannten Stationsnamen zu streichen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im Bereiche der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung auf:

die 6. Münchener Jahresausstellung von Kunstwerken aller Nationen im Glaspalaste in München — 1. Juni mit 31. October;

die internationale Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler Münchens „Secession“ in München — 1. Juni mit 31. October;

die Wanderausstellung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft in Köln — 6. mit 10. Juni;

die allgemeine Deutsche Fachausstellung für die gesammte Blechindustrie in Leipzig — 9. mit 30. Juni;

die Allgemeine Deutsche Fachausstellung für Blechindustrie in Leipzig — 9. bis 30. Juni;

die Kunstausstellung in Salzburg — 15. Juni mit 30. September;

die Gartenbau- und Rosenausstellung in Darmstadt — 27. Juni mit 2. Juli.

Der Rücksendungstermin wurde für die 6. Münchener Jahresausstellung von Kunstwerken aller Nationen auf $2^1/_2$ Monate und für die Kunstausstellung in Salzburg auf zwei Monate nach Ausstellungsschluss verlängert.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Tarife für den inneren Verkehr. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. April 1895.) Auf der Localbahn Jossa-Brückenau kommt der Ausnahmetarif Nr. 7 für Brennholz und Torf ausnahmsweise auch dann zur Anwendung, wenn für derartige Transporte bayerische Wagen nicht vorhanden sind. Im Uebrigen bleiben die Bestimmungen auf Seite 37 des Heftes D, giltig vom 1. April 1895 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
962	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Dachpappe, Rollpappe	Königshan (S.N.D.V.B.)	Bubna (St.E.G.) Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895				Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung	Im Kartirungswege		
963	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Pflastersteine der Classe C	Einsiedl	Kolin Oe.N.W.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	40·4 kr.	31 kr.	9·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Kolin als Aufgeber und als alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
964	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Schotter und Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Böhmisch-Skalitz	Smiřitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	Verschieden	4 kr.		Im Kartirungswege		Der Schotter, bezw. die Steine müssen für die Strassenbeschotterung, bezw. -pflasterung bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen. Der Porto-Zuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
965	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	den Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres via Montanbahn, sowie von M.-Ostrau loco und von Hruschau	Mochow	**Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Zahlung der Fracht für das factisch verladene Gewicht, in minimo aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	68·1		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
					Königsstadtl					67·4				
966	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ordinäre Töpferwaaren aus der Pos. 14 sub B, III, g, β der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Stein	Laibach k.k.St.B. loco und transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Kreuzer ö. W.: 16	11·9	4·1	Im Kartirungswege		
		Südbahn-Gesellschaft		Stein	Adelsberg				Heller: 92	77	15			
					Dornegg-Feistritz				116	96	20			
					Fiume				148	122	26			
					Görz				171	141	30			
					Jurdani				132	110	22			
					Loitsch				68	57	11			
					Monfalcone				156	128	28			
					Rakek				84	71	13			
					St. Peter				100	84	16			
					Sagrado				164	135	29			
					Sessana				132	110	22			
					Triest-St. Andrä				142	134	8			
					Triest-Freihafen und Triest S.B.				148	122	26			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. Wien, 15. Juni 1895. VIII. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. **Bei Schleppbahnen, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wird, noch auch in Anwendung kommt, ist der Strasseneigenthümer berechtigt, seine Zustimmung zur Strassenbenützung durch die Bahnanlage von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern diese gegen positive Gesetze nicht verstossen.**
2. **Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen Seitens der Staatsbehörde kann in dem Falle nicht erfolgen, als zwischen den Parteien ein Widerstreit nicht besteht.**
3. **Die Competenz des Handelsministeriums zur Genehmigung des Bahnbaues kann durch Parteienunciationen nicht ausgeschlossen werden.**

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die im Namen des Handelsministeriums von der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen gefällte Entscheidung vom 10. November 1893, Z. 158.703, betreffend den Bauconsens für eine Schleppbahn, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, Nr. 36 R.-G.-Bl. ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmässigkeit des von der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen unterm 10. November 1893, Z. 158.703, ertheilten, von dem Handelsministerium mit Erlass vom 9. März 1894, Z. 68.438, aufrecht erhaltenen Bauconsenses zur Herstellung einer die Donauquaistrasse übersetzenden Schleppbahn der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft im Wesentlichen darum, weil dem Bauunternehmer nicht die Erfüllung aller jener Bedingungen zur consensmässigen Pflicht gemacht wurde, von welchen die Commune Wien bei der am 15. September 1893 durchgeführten politischen Begehungscommission ihre Zustimmung zur Benützung des Strassengrundes abhängig gemacht hat.

Wie aus den Administrativacten sich ergibt, hat die Commune Wien die Benützung des Strassengrundes von nachstehenden Bedingungen abhängig gemacht:

1. Die Bewilligung zur Uebersetzung der Quaistrasse im II. Bezirke mittelst eines zwischen der Baugruppe a der Reihe XXXVII und der Donauuferbahn herzustellenden Geleises wird gegen eine sechsmonatliche Kündigungsfrist ertheilt.

2. Für die diesfällige Benützung des städtischen Grundes ist ein jährlicher Grundeigenthums-Anerkennungszins von 1 fl. per Currentmeter laufenden Bahngeleises vom Tage der Fertigstellung an die städtische Hauptcasse zu entrichten.

3. Bei der Anlage des Bahngeleises ist das bestehende Strassenniveau beizubehalten, und darf dasselbe nur in den Rinnsalen insofern eine Correctur erhalten, als dies zur Bahnanlage unbedingt nothwendig ist.

4. An jenen Stellen der Strassenrinnsale, wo durch die Anlage der Bahn der Abfluss der Tagwässer behindert wird, sind Sickergruben und Wasserleitungen herzustellen.

5. Für den eisernen Bahnoberbau ist ein System zu wählen und dem Magistrate zur Genehmigung vorzulegen, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben bietet.

6. Das Bahngeleise ist innerhalb der Schienen und in einer Breite von je 1 m beiderseits des Geleises mit regulären Granitwürfelsteinen auszupflastern.

7. Das Bahngeleise sammt Zugehör und die Pflasterung an und in demselben ist durch den Eigenthümer der Schleppbahn stets in einem guten, den allgemeinen Verkehrsanforderungen entsprechenden Zustande zu erhalten.

8. Alle für die Bahnanlage, sowie für allfällige Sicherheitsvorkehrungen nothwendigen Herstellungen sind auf Kosten des Erbauers der Bahn nach Angabe des Stadtbauamtes auszuführen.

9. Der Bauherr hat jederzeit alle aus öffentlichen und aus Verkehrsrücksichten allenfalls nothwendig werdenden Abänderungen an der Bahnanlage auf eigene Kosten vorzunehmen und alle von der Gemeinde Wien

erforderlich befundenen oder von derselben bewilligten Herstellungen im Bereiche der gedachten Bahnanlage ohne irgend einen Entschädigungsanspruch zuzulassen.

10. Im Falle der Auflassung des Betriebes dieser Geleiseanlage, sei es in Folge der Kündigung oder aus anderen Gründen, ist das Geleise binnen acht Tagen nach Ablauf der Kündigungsfrist, bezw. nach erfolgter Aufforderung Seitens der Gemeinde aus dem städtischen Grunde zu entfernen und der frühere Bestand der Strasse auf Kosten des Eigenthümers der Bahn wieder herzustellen; kommt derselbe diesem Auftrage in der gegebenen Frist nicht nach, so ist die Gemeinde Wien berechtigt, die betreffenden Arbeiten selbst vorzunehmen und sich diesfalls an dem Eigenthümer der Bahn schadlos zu halten.

11. Sowohl von dem Beginne der Bauarbeiten als auch von der Beendigung derselben ist an den Magistrat die schriftliche Anzeige zu erstatten.

Dass gegen eine dieser Bedingungen von Seiten der Bauunternehmung eine Einwendung erhoben worden wäre, ist durch die Administrativacten nicht erwiesen; gleichwohl erfolgte der Bauconsens bezüglich der von der Commune Wien gestellten Bedingungen mit der Einschränkung, dass dem Bauunternehmer die Beachtung der Forderungen der Commune Wien zwar auferlegt, diese Verpflichtung aber im Allgemeinen durch den Beisatz eingeschränkt wurde: „jedoch nur in dem Masse, als diese Forderungen einerseits sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen,“ wozu noch bemerkt wurde, dass insbesondere die Forderungen im Punkte 5—8 nach Ansicht der General-Direction mit der Verordnung vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R.-G.-Bl., nicht im Einklange stehen.

Dieser Consens der k. k. General-Direction hat durch das k. k. Handelsministerium lediglich eine Klarstellung dahin erfahren, dass die insbesondere beanständeten Bedingungen nicht jene unter 5—8 angeführten, sondern nur die Bedingungen 5 und 8 seien.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat die Beschwerde aus folgenden Erwägungen für begründet erkannt:

Nachdem es sich im vorliegenden Falle um die Herstellung einer Schleppbahn handelt, für welche das Expropriationsrecht weder in Anspruch genommen wurde, noch auch in Anwendung gekommen ist, die Benützung des Strassengrundes für die Zwecke dieser Schleppbahn somit einzig und allein von der Zustimmung der Commune Wien abhängig geblieben ist, war die Commune Wien gewiss berechtigt, diese ihre Zustimmung von beliebigen Bedingungen abhängig zu machen, sofern solche Bedingungen gegen positive Gesetze nicht verstossen.

Eine Beanständung oder Zurückweisung gesetzlich zulässiger Bedingungen Seitens der Staatsbehörde konnte umso weniger erfolgen, als — wie aus dem actenmässigen Thatbestande sich ergibt — über die einzelnen Bedingungen zwischen den Parteien, d. i. der Commune Wien und der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft, ein Widerstreit überhaupt nicht bestanden hat.

In jedem Falle musste im Sinne der Vorschrift des § 16 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R.-G.-Bl., der ertheilte Bauconsens auch eine klare und präcise Bestimmung über die bei der politischen Begehungscommission in Form von Bedingungen gestellten Ansprüche der Commune Wien enthalten.

Schon dieser gesetzlichen Anforderung entspricht die angefochtene Entscheidung nicht, da der Beisatz, dass der Bauunternehmer zur Beachtung der Forderungen der Commune Wien nur in dem Masse verpflichtet sein soll, als diese Forderungen sich auf den Bau und Betrieb der Schleppbahn beziehen und andererseits mit den bestehenden Verordnungen im Einklange stehen, es vollständig im Ungewissen und im Zweifel lässt, ob und inwieweit der Bauunternehmer zur Einhaltung auch der insbesondere nicht hervorgehobenen Bedingungen verpflichtet wurde.

Was nun aber die Beanständung der Bedingungen 5 und 8 anbelangt, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof nicht finden, dass eine dieser Bedingungen und insbesondere jede derselben im vollen Umfange gesetzlich nicht zulässig wäre.

Was zunächst die Bedingung sub 5 betrifft, so verlangt dieselbe im Zusammenhange mit den vorangehenden die Wahl eines solchen Systems für den eisernen Bahnoberbau, welches die volle Gewähr für die Zweckmässigkeit desselben, d. i. dafür bietet, dass durch den Bahnoberbau, wie er effectiv ausgeführt wird, den in den Bedingungen 3 und 4 besonders erwähnten Momenten und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen wird.

Diese Bedingung zu stellen, war die Commune Wien als Eigenthümerin des Strassengrundes und Verwalterin der Strasse selbst berechtigt, da es ja klar ist, dass der Umfang der Einschränkung ihrer Rechte durch den Bahnoberbau sehr wesentlich durch die Beschaffenheit desselben bedingt ist.

Die Entscheidung des Handelsministeriums vermeint allerdings, dass diese Bedingung der Bestimmung des § 23 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R.-G.-Bl., widerstreite, weil die Genehmigung der Einrichtungen des Bahnoberbaues dem Handelsministerium zustehe; allein die Deutung, als ob durch die Bedingung 5 die Competenz des Handelsministeriums für die Genehmigung des Bahnbaues ausgeschlossen und derselben die Competenz des Magistrates substituirt werden sollte, kann nach dem Zusammenhange der erwähnten Bedingung mit allen übrigen und nach ihrem Wortlaute nicht als richtig erkannt werden, da die Ausschliessung der amtlichen Competenz des Handelsministeriums durch Parteienunciationen überhaupt unmöglich ist und es sich bei der Bedingung 5 auch nicht um eine amtliche Genehmigung des Bahnbaues, sondern um ein vorläufiges Einverständniss zwischen den beiden betheiligten Parteien über ein Detail desselben gehandelt hat. Ganz die gleiche Bedeutung hat aber auch die sub 8 angeführte Bedingung, betreffend die Herstellung von Sicherheitsvorkehrungen.

Auch diese Bedingung zielt zunächst auf die Herstellung des Einverständnisses zwischen dem Bahnbauunternehmer und der Commune Wien über bestimmte Detailanlagen und keineswegs darauf ab, die Competenz des Handelsministeriums, bezw. der General-Direction, über die Zulässigkeit der im gegenseitigen Einverständniss der beiden Parteien projectirten Anlagen endgiltig zu erkennen, auszuschliessen.

Bei dieser Bedingung war aber überdies zu beachten, dass dieselbe auch eine durchaus vermögensrechtliche Bestimmung, nämlich die enthält, dass die Kosten für allfällige Sicherheitsvorkehrungen den Erbauer der Bahn zu treffen haben, welche Bedingung die Commune Wien in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin und Verwalterin der Strasse zu stellen umsomehr berechtigt erscheint, als ja eventuell *sie* die Lasten für die wegen des

Bahnbetriebes nothwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu tragen hätte.

Da sonach der Verwaltungs-Gerichtshof der Anschauung war, dass die Commune Wien durch die von ihr gestellten Bedingungen überhaupt und durch die beanständeten Bedingungen 5 und 8 insbesondere nach keinerlei Richtung gesetzlichen Vorschriften entgegengehandelt hat und — wie ausgeführt — die Commune Wien nach freier Selbstbestimmung die Zustimmung zur Benützung des Strassenkörpers für Bahnzwecke ertheilen oder verweigern und darum auch an Bedingungen knüpfen konnte, so vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof die mit der angefochtenen Entscheidung erfolgte Einschränkung der von der Commune Wien gesetzten Bedingungen nicht für gesetzlich begründet zu erkennen, weshalb die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, Nr. 36 R.-G.-Bl. ex 1876, aufzuheben war.

[Erkenntniss vom 21. März 1895, Z. 1436; H.-M.-Z. 30.260/X ex 1895.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Innsbruck—Bregenz: Herstellung von Lawinen-Schutzbauten an der Arlbergbahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bludenz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung von Lawinen-Schutzbauten an der Arlbergbahn im Gebiete der Gemeinden Klösterle, Dallaas und Innerbraz für den 15. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.674.]

— (Linie Prag—Furth: Verlängerung der Station Řewnitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Smichow hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlängerung der Station Řewnitz für den 15. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Smichow betraut. [G.-I.-Z. 10.843.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Pflasterungen bei Frättingsdorf, Laa und Stadlau.) Für die Herstellung von gepflasterten Gräben mit Leistenmauern in den Einschnitten km 67·841—67·955 bei Frättingsdorf und in km 81·331—81·569 nächst Laa, sowie Pflasterung des Grabens im Rayon der Wohnbaracken in Stadlau und der Aufstellung von Holzgeländern auf den Objecten in km 68·934 und 78·649 bei Frättingsdorf und Laa wurde die Bewilligung ertheilt. [13. Mai, Z. 23.946.]

— (Aenderungen der Schleppgeleise in Nestomitz.) An der Schleppgeleise-Anlage zur Zuckerraffinerie in Nestomitz werden Aenderungen, bezw. Ergänzungen vorgenommen. [16. Mai, Z. 28.488.]

— (Trottoir am Biela-Ufer in Aussig.) Für Zwecke der Stadtgemeinde Aussig wird längs der Stützmauer am rechten Biela-Ufer und unter der die Biela übersetzenden Brücke in Aussig ein Trottoir hergestellt. [22. April, Z. 65.648 ex 1894.]

— (Linie Klein-Schwechat—Mannersdorf: Geleisevermehrung in Mannersdorf.) In der Station Mannersdorf werden aus Anlass des gesteigerten Verkehres die Geleiseanlagen vermehrt. [28. Mai, Z. 27.364.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Vergrösserung der Verkehrskanzlei und eines Wartesaales in Ungar.-Hradisch.) In der Station Ungar.-Hradisch wird aus Anlass des gesteigerten Verkehres die Verkehrskanzlei und der Wartesaal III. Cl im Aufnahmsgebäude vergrössert. [22. April, Z. 23.138.]

Projectirte Localbahn Brandeis a/E.—Neratowitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Josef Šesták in Brandeis a/E. und Consorten vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Brandeis a/E. der Linie Čelakowitz—Brandeis a/E. der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach der Station Neratowitz der Böhm. Nordbahn die Trassenrevision auf den 18. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Carl Loula betraut. [H.-M.-Z. 33.859.]

Projectirte Localbahn Starkenbach-Rochlitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Starkenbach der Linie Chlumetz—Parschnitz der Oesterr. Nordwestbahn nach Rochlitz die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission unter der Leitung des k. k. Bezirkscommissärs Carl Loula auf den 2. Juli anberaumt. Bei dieser Amtshandlung wird die Frage, ob durch die localen Verkehrsbedürfnisse die Einschaltung einer Station zwischen den Projectsstationen Ernstthal und Jablonetz geboten erscheint, und ferner die Lage der Endstation Rochlitz unter Bedachtnahme einer späteren Bahnfortsetzung in der Richtung gegen Wurzelsdorf zu erörtern sein. [H.-M.-Z. 33.669.]

Projectirte Localbahn Zell a/See—Krimml (Pinzgauer Localbahn). (Ergebniss der Trassenrevision.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 21. bis 24. Februar durchgeführten Trassenrevision bezüglich der projectirten schmalspurigen Localbahn von der Station Zell a/See der Linie Bischofshofen—Wörgl der Oesterr. Staatsbahnen nach Krimml (Pinzgauer Localbahn) hat das Handelsministerium die Trasseführung der gedachten Localbahn mit Ausnahme der Theilstrecke Wald-Krimml und der Situirung der Endstation Krimml im Allgemeinen genehmigt. [H.-M.-Z. 18.428.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Einfriedung.) Das von der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vorgelegte Project für die Aufstellung einer Einfriedung an der Vermarkungsgrenze der Parzellen Nr. 730 und 789 in Maffersdorf, km 7·9/8 der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, wurde zur Ausführung genehmigt. [H.-M.-Z. 30.118.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 10 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte Erbauung von 10 Stück vierachsigen gedeckten Güterwagen Serie G a, welche nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 14. März 1888, Z. 7559, genehmigten Typenplänen, jedoch mit der Abänderung hergestellt werden sollen, dass die Trukmittelentfernung von 9·2 auf 9 m verringert und der Trukradstand von 1·6 m auf 2 m erhöht wird, genehmigt. [Z. 26.968.]

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer telephonischen Verbindung in Mödling.) Die Südbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Wien zwischen der Platzinspection in Mödling und der Apparathütte an der Niveaukreuzung der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg mit der Dampftramwaylinie Wr. Neudorf—Guntramsdorf bei Wächterhaus Nr. 1 der Südbahn eine telephonische Verbindung herstellen lassen, welche gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der an der letztbezeichneten Stelle in Ausführung begriffenen Sicherungsanlage auf Grund der vom Handelsministerium genehmigten allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb activirt werden wird. [G.-I.-Z. 10.074.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung und den Ausbau der projectirten Localbahnen der Comitate Fehér [Weissenburg] und Tolna, d. i. der Linien Székesfehérvár [Stuhlweissenburg]—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs-Paks betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 61 vom 22. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, den Ausbau der von Edmund Szeniczey, Julius Horvath und Isidor Környei projectirten Weissenburger und Tolnaer Comitats-Localbahnen, d. i. der Linien Székesfehérvár—Adony-Szabolcs und Adony-Szabolcs—Paks, betreffend, welche vom Knotenpunkte Székesfehérvár aus gegen Subventionirung von Seiten der interessirten Comitate Fehér (Weissenburg) und Tolna der städtischen Commune von Székes-

fehérvár als normalspurige Localbahnen (Bahnen zweiter Classe) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1881 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 ausgebaut werden sollen. Die effectiven Baukosten dieser beiden gleichzeitig, und zwar im Gesammtausmasse von 101·8 km Länge herzustellenden Eisenbahnlinien sind mit insgesammt 4,441.200 fl., d. i. mit durchschnittlich 43.626 fl. per laufenden Bahnkilometer bemessen. Von der Gesammt-Bausumme entfallen 1,554.400 fl. auf die 28·5 km lange Verbindungsbahn zwischen den Stationen Székesfehérvár der Südbahnlinie Budapest—Székesfehérvár—Kanizsa—Pragerhof und 2,886.800 fl. für die längs dem rechtsseitigen Donauufer von Adony-Szabolcs aus bis zur Donau-Dampfschiffahrtsstation Paks (gegenüber von Kalocsa) führende, 73·3 km lange Linie. Im Interesse der Schaffung eines ausgiebigen Binnenverkehres sollen 15 Stationen, bezw. Haltestellen, d. i. auf je circa 7 km eine solche, errichtet werden. Der Gesetzentwurf bestimmt ferner, in welchem percentuellen Verhältnisse der Transitverkehr ab und nach Budapest zwischen der neuen Eisenbahn Székesfehérvar—Adony-Szabolcs—Paks und den im Knotenpunkte Székesfehérvár derzeit bereits einmündenden Eisenbahnen zu vertheilen sein wird.

Südbahn-Gesellschaft. (Sommerverkehr im Anschlusse an die Fahrten der Plattensee-Schiffahrt-Gesellschaft). Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass während der diesjährigen Badesaison am Balaton (Plattensee) bis Ende September ab Budapest-Südbahnhof, Budapest Ostbahnhof, Budapest-Kelenföld, Székesfehérvár und Kanizsa besonders ermässigte, sechzig Tage giltige Tour- und Retourkarten I., II. und III. Classe zur Ausgabe nach Siófok, Szántód, Szemes, Boglár, Fonyód und Balaton-Szt-György, ferner (via Siófok) nach Balaton-Füred, Almádi, Kenese und (via Boglár) nach Révfülöp und Badacsony und zurück verabfolgt werden. Auf Grund dieser Tour- und Retourkarten wird das Reisegepäck bis zu den oben genannten Eisenbahn- und Schiffsstationen, sowie umgekehrt direct abgefertigt, wobei auf der Südbahnstrecke pro Karte 25 kg Freigewicht gewährt wird. Ausserdem sind während der Badesaison für den Verkehr zwischen Budapest-Südbahnhof und Siófok sowohl Abonnementkarten für eine bestimmte Anzahl Fahrten, als auch Zeitkarten sowohl für je einen Monat als auch für die Dauer der Badesaison zu bedeutend ermässigtem Preise erhältlich.

Allgemeine Waggonleih-Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Béla Polyák und in Anwesenheit von 13 Actionären mit 2065 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Allgemeinen Waggonleih-Actiengesellschaft" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr 30 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Activa: Baarvorrath am 31. December 1894 fl. 867·49, Betriebsmittel (867 verschiedene Lastwagen) fl. 1,281.524·02, Hatvaner Depotplatz fl. 62.563·95, Hatvaner Werkstätte fl. 30.282·68, Conto Reservebestandstheile fl. 12.310·88, Materialienvorräthe fl. 36.050·36, Effectenconto fl. 229.115, transitorisches Conto für Fahrbetriebsmittel fl. 672.859·73, diverse Debitoren fl. 59.535·18, Inventar abgeschrieben. Totale: fl. 2,385.109·29. Die Passiva: Capitalsconto: 6000 Stück Actien à 400 Kronen = 200 fl. 1,200.000, Actien-Zinsenconto fl. 361·60, statutarische Reserve fl. 88.601·16, Fahrparkabschreibungsconto fl. 386.838·98, Depotplatzabschreibungsconto fl. 32.563·95, Werkstättenabschreibungsconto fl. 21.142, Reserve für Erneuerung der Räder und Achsen fl. 57.942·18, Reparatursreserve fl. 25.000, Steuerreserveconto fl. 40.000, Dividendenreserve fl. 50.000, zusammen fl. 702.088·27, anticipando eingenommene Wagenmiethe und Zinsen fl. 102.579·90, diverse Creditoren fl. 156.576·84, Gewinn per Saldo fl. 223.502·68. Totale: fl. 2,385.109·29. Die Gesellschaft hat an Wagenmiethen fl. 268.433·48, an Zinsen nach Baarmitteln und Werthpapieren fl. 30.204·19, zusammen fl. 289.637·67 vereinnahmt. Nach Abzug diverser Betriebsausgaben per fl. 73.941·70, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark und von dem Werthe der Reservebestandtheile und Dotirung des Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder im Gesammtbetrage von fl. 30.387·45 verbleibt ein Reingewinn von fl. 194.308·52, und mit Hinzurechnung des Gewinnübertrages per fl. 29.194·16 stehen der Generalversammlung fl. 223.502·68 zur Disposition. Die Direction beantragt, fl. 150.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 25 per Actie zu verwenden, fl. 6715.43 dem Reservefond zuzuweisen, fl. 13.430·85 als Tantièmen auszuscheiden, fl. 5000 zur Abschreibung vom Werthe des Hatvaner Depots, fl. 4571 zur Abschreibung von dem Werthe der Hatvaner Werkstätte zu verwenden, fl. 5000 der Steuerreserve und fl. 25.000 der Dividendenreserve zuzuführen, fl. 13.785·10 aber auf neue Rechnung vorzutragen. In dem Stande des Fahrparkes ist insofern eine Veränderung eingetreten, als die Direction im abgelaufenen Jahre 1894 im Vereine mit der Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft je 25, zusammen 50 Stück neue 15tonnige Coakswagen angeschafft und für die nächsten Jahre in fixe Miethe gegeben hat.

Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, acceptirte die auf die Verwendung des Reingewinnes bezüglichen Anträge, bestimmte, dass die Dividende vom 1. Juni angefangen zur Auszahlung gelange und ertheilte der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im Vorjahre, worauf die Wahlen in diese beiden Körperschaften vorgenommen wurden.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Carmignano-Bocca d'Ombrone und Verbindung mit der Linie Florenz—Pisa.) Die Unternehmer Donato Picardi, Giuseppe Garzella und Angelo Forti haben dem Minister für öffentliche Arbeiten ein Gesuch um die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn Carmignano-Bocca d'Ombrone mit Anschlussbahn an die Linie Florenz-Pisa vorgelegt. Diese Eisenbahn soll durchaus auf Kosten der Unternehmer ausgeführt werden.

— (Eröffnung der Strecke Fabriano—Pergola der Linie Fabriano—S. Arcangelo.) Am 28. April hat die Eröffnung der Strecke Fabriano—Pergola der Linie Fabriano—S. Arcangelo stattgefunden. Die neue Strecke ist 31·500 km lang und hat Stationen in Melano, S. Donato, Sassoferrato-Arcevia, Monte Rosso, Bellisio-Solfare und Pergola. Sie wird vom adriatischen Netze betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 25 Permille. Die Tunnels sind sechs an der Zahl, von welchen der längste 1087 m lang ist.

— (Einnahmen der Secundärbahnen.) Die Einnahmen der italienischen Secundärbahnen in den ersten neun Monaten (1. Juli 1894 bis 31. März 1895) des laufenden Betriebsjahres waren im Vergleiche zum Vorjahre folgende:

Bezeichnung der Linien		Betriebsjahr 1894—95	Betriebsjahr 1893—94	Differenz
Tremezzina - Porlezza und Luino-Ponte Tresa	Lire	56.542	51.466	+ 5·076
Turin-Rivoli	„	111.239	110.477	+ 762
Neapel-Nola-Baiano	„	263.534	275.849	— 12.315
Turin-Ciriè-Lanzo	„	401.199	403.679	— 2.480
Bergamo-Ponte della Selva .	„	213.580	205.194	+ 8.386
Neapel-Pozzuoli-Cuma . . .	„	229.855	198.653	+ 31.202
Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale	„	230.434	232.002	— 1.568
Biellesische Secundärbahnen	„	154.248	130.879	+ 23.369
Basaluzzo-Frugarolo	„	6.752	8.570	— 1.818
Santhià-Biella	„	506.868	517.548	— 10.680
Suzzara-Ferrara	„	210.484	206.664	+ 3.826
Poggibonsi-Colle	„	35.628	42.976	— 7.348
Settimo - Rivarolo - Castellamonte	„	288.791	280.162	+ 8.629
Novara-Seregno	„	356.161	338.137	+ 18.024
Nord-Mailand	„	1,767.098	1,802.070	— 34.972
Reggio-Emilia	„	167.198	166.010	+ 1.188
Arezzo-Fossato	„	218.875	215.139	+ 3.736
Sardische Eisenbahnen Compagnia Reale	„	1,177.773	1,204.803	— 27.030
Vicenza-Schio	„	254.600	258.386	— 3.786
Cividale-Portogruaro	„	181.800	187.879	— 6.079
Arezzo-Stia	„	102.900	108.199	— 5.299
Parma-Suzzara	„	102.900	105.506	— 2.606
Padua-Montebelluna	„	97.900	101.681	— 3.781
Torre-Arsiero	„	112.300	119.663	— 7.363
Vicenza-Treviso und Padua-Bassano	„	535.900	542.164	— 6.264
Conegliano-Vittorio	„	60.200	61.940	— 1.740
Bologna-Portomaggiore . . .	„	205.600	210.446	— 2.846

(Mittelmeerbahn: Beschaffung von rollendem Materiale.) Das kgl. General-Inspectorat der Eisenbahnen hat der Mittelmeerbahn die Genehmigung zum Ankaufe nachstehenden rollenden Materials ertheilt: 4 Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern, 10 Personenwagen I. Classe, 12 gemischte I. und II. Classe, 15 Personenwagen II. Classe, 63 Personenwagen III. Classe, 10 Gepäckswagen, 165 offene hochbordige Frachtwagen.

Schiffahrt.

Oesterreich. (Pionnierübungen auf der Elbe.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat nachstehende Kundmachung unterm 30. Mai erlassen: Auf Grund der mit dem Statthaltereierlasse vom heutigen Tage ertheilten wasserrechtlichen Bewilligung zur Benützung der Elbeflussstrecke von der Podčapler Ueberfuhr bis zum Conrathmühlantrieb in Leitmeritz für die Abhaltung von praktischen Uebungen im Pionnier-Wasserdienste wird Folgendes verlautbart: Vom 1. Juni bis 15. September werden die praktischen Uebungen des k. u. k. Pionnier-Bataillons Nr. 8 auf der bezeichneten Elbeflussstrecke täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage und Samstag-Nachmittage von 6 U. 30 M. bis 10 U. Vormittags und von 2 U. 30 M. bis 4 U. 30 M. Nachmittags stattfinden. Des Weitern werden vom 1. Juni angefangen bis 15. September in den Nächten von Samstag auf Sonntag von 8 U. Abends bis circa 1 U. Nachts innerhalb der erwähnten Strecke Uebungen im Ankerwerfen und Kriegsbrückenbau abgehalten werden. Zur Zeit der Vornahme der vorbezeichneten Uebungen darf die Strecke von Leitmeritz bis Křeschitz weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden. Doch werden auch während der Uebungsstunden die Schiffe und Flösse bei der Uebungsstelle vorbeigelassen werden, so oft dies mit Rücksicht auf den Stand der Uebungen überhaupt möglich und zulässig erscheint, wozu sich die Schiffs- und Flossführer jeweilig bei dem die Uebung leitenden ranghöchsten Officier mündlich die Erlaubniss einzuholen haben. Vom obgenannten k. u. k. Pionnier-Bataillon werden während der Uebungsstunden Avisoposten am Tage mit zwei über einander angebrachten rothen Fahnen, bei Nacht mit zwei über einander angebrachten rothen Laternen circa 4000 m stromaufwärts von Böhmisch-Kopist bei dem am linken Ufer befindlichen Kilometersteine Nr. 38 gegenüber dem Ende des rechtsseitigen Leitwerkes bei Gross-Nušnitz und circa 1200 m stromabwärts von Böhmisch-Kopist am linken Ufer gegenüber dem Conrathmühlantrieb aufgestellt werden, und ist das Befahren der erwähnten Flussstrecke bedingungslos nur dann gestattet, wenn diese Signalflaggen oder Laternen nicht aufgezogen sind. Zur Ueberwachung dieser Verfügung wird an jeder Stelle, wo die Fahnen oder Laternen aufgehisst sein werden, ein bemanntes Fahrzeug aufgestellt werden, und ist den Anordnungen dieser Militärmannschaft unbedingt Folge zu leisten. Die Grenzen des Pionnierübungsplatzes sind tagsüber während jener Zeit, wo keine Uebungen stattfinden, durch rothe Fahnen markirt, und ist beim Vorbeifahren an diesem Uebungsplatze Seitens der Dampfschiffe zur Schonung der ans Ufer gehefteten Fahrzeuge blos halber Dampf zu benützen. Alle gegen die vorstehenden Verfügungen verstossenden Personen werden der Bestrafung zugeführt werden. Uebertretungen dieser Kundmachung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft. Die Statthalterei-Kundmachung vom 25. April 1893, Z. 59.080, wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 3. Mai mit 12 Passagieren und 674 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz nebst 14.571 Stück Holz verschiedener Gattungen von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 10 Colli Spiritus, 43 Colli Bier, 3 Colli Manufacte, 92 Colli Zucker, 56 Colli Esswaaren, 15 Colli Wein, 3940 Stück Halbstaffeln, 1525 Stück Staffeln, 1550 Stück Bretter, 3000 Stück halbzöllige Bretter, 3087 Stück gesägte Holzstücke; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Samarang 50 Colli Erdwachs; nach Soerabaya 25 Colli Erdwachs, 30 Colli Mehl; nach Bagdad 16 Colli Papier, 25 Colli Glaswaaren, 6 Colli Manufacte, 14 Colli Metallwaaren; nach Bassorah 24 Colli Glaswaaren; nach Bushire 25 Colli Zündhölzchen; nach Suez 1 Collo chirurgische Instrumente, 2 Colli Manufacte; nach Suakim 40 Colli Zucker; nach Gedda 10 Colli Manufacte, 46 Colli Wein, 15 Colli chemische Producte, 450 Colli Zucker; nach Aden 125 Colli Zucker, 73 Colli Mehl, 1 Collo Manufacte, 6 Colli Glaswaaren, 12 Colli Papier, 10 Colli Glasperlen, 1400 Stück Bretter; nach Chinde 488 Colli Glaswaaren; nach Hodeidah 8 Colli Metallwaaren, 20 Colli Glaswaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 40 Colli Zucker; nach Zanzibar 220 Colli Mehl, 1 Collo Manufacte; nach Bombay 641 Colli Papier, 127 Colli Metallwaaren, 42 Colli Mützen, 25 Colli Seife, 66 Colli Glaswaaren, 150 Colli Quecksilber, 25 Colli Spielkarten, 92 Colli Lampen, 218 Colli Farben, 116 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Garne, 57 Colli Manufacte, 3 Colli Erdwachs, 9 Colli Musikinstrumente, 30 Colli Baumwollwaaren, 27 Colli Holzwaaren, 74 Colli Glaswaaren, 54 Colli Knöpfe, 12 Stück lebende Pferde; nach Bassorah 14 Colli Metallwaaren, 30 Colli Papier, 7 Colli Manufacte, 55 Colli Zündhölzchen, 41 Colli Farben, 13 Colli Mützen; nach Bagdad 165 Colli Metallwaaren, 11 Colli Manufacte; nach Colombo 8 Colli Seife, 5 Colli Garne, 5 Colli Baumwollwaaren, 93 Colli Zucker, nach Hobsonsbay 7 Colli Spirituosen; nach Rangoon 17 Colli Lampen, 5 Colli Porzellanwaaren, 12 Colli Manufacte, 67 Colli Metallwaaren, 16 Colli Papier, 10 Colli Spielkarten; nach Madras 7 Colli Glasperlen, 9 Colli Metallwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 19 Colli Manufacte, 38 Colli Papier, 9 Colli Lampen, 6 Colli Holzwaaren; nach Calcutta 70 Colli Papier, 83 Colli Metallwaaren, 25 Colli Quecksilber, 12 Colli Holzwaaren, 96 Colli Garn, 11 Colli Knöpfe, 14 Colli Farben, 41 Colli chemische Producte, 36 Colli Manufacte, 22 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Lampen, 61 Colli Glasperlen; nach Penang 13 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Lampen, 14 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Manufacte; nach Singapore 40 Colli Manufacte, 1 Collo Schuhwaaren, 62 Colli Papier, 5 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 4 Colli Metallwaaren, 202 Colli Zucker, 88 Colli Garne, 15 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Mützen, 10 Colli Glasperlen; nach Soerabaya 10 Colli Erdwachs, 11 Colli Papier, 6 Colli Manufacte, 13 Colli Metallwaaren; nach Batavia 45 Colli Garn, 6 Colli Papier, 2 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren, 4 Colli Holzwaaren; nach Bangkok 10 Colli Garn; nach Macassar 100 Colli Manufacte, 50 Colli Mehl; nach Samarang 8 Colli Baumwollwaaren; nach Ternate 10 Colli Glasperlen; nach Hongkong 8 Colli Manufacte, 8 Colli Kurzwaaren, 300 Colli Quecksilber, 190 Colli Stahl; nach Shanghai 5 Colli Quecksilber, 7 Colli Maraschino; nach Yokohama 1 Collo Tabak, 10 Colli Droguen; nach Kurrachee 2 Colli Garn, 5 Colli Holwaaren, 13 Colli Metallwaaren, 4 Colli Manufacte. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 554.929 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.) Mit 1. Juni ist ein neuer Tarif für den directen Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie zwischen Lindau, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, einerseits und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Wien, bezw. Korneuburg in Kraft getreten. Der Tarif enthält nebst einem Vorworte besondere Bestimmungen, Grundsätze für die Frachtberechnung, Frachtsätze für den Eisenbahndurchlauf, Frachtsätze für die Schiffsstrecken, eine Lieferfristtabelle für den Bahndurchlauf und einen Kilometerzeiger.

Dem Vorworte ist zu entnehmen, dass die betheiligten Verwaltungen während der offenen Schiffahrt die directe Beförderung der nach diesem Tarife zur Abfertigung kommenden Eil- und Frachtgüter bezüglich des Bahntransportes auf Grund des Betriebsreglements nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen im Tarif Theil I „Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen" im Bereiche der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen übernehmen, ausser wenn der Absender im Verkehre mit Liebau, Lindau, Passau und Simbach die Anwendung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr durch Aufgabe einer Sendung mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt, in welchem Falle die im Tarif Theil I, Abtheilung A für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits enthaltenen reglementarischen Bestimmungen massgebend sind. Im Schiffsverkehre erfolgt die Beförderung auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Jahre 1876 und des vom Schifffahrtsbeginn 1891 giltigen Tarifes für den Eilgut- uhd Frachtenverkehr sammt Nachträgen.

Aus den besonderen Bestimmungen des Tarifes ist Nachstehendes hervorzuheben:

Der Tarif findet nur für Sendungen nach, bezw. von Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland Anwendung.

Seitens der Versender muss auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben sein: „Abzufertigen im österreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg."

Im Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn kann die Abfertigung der Sendungen je nach Wahl des Absenders via Wien oder via Korneuburg erfolgen. Bei Unterlassung einer Bezeichnung der Umschlagsstelle findet die Abfertigung via Wien statt.

Zur Ausstellung der Frachtbriefe sind rücksichtlich der Bahnbeförderung, insofern nicht der Absender im Verkehr mit Liebau, Lindau, Passau, Simbach die Anwendung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr durch Aufgabe einer Sendung mit einem internationalen Fracht-

briefe verlangt, die durch das Betriebsreglement für die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Formulare, rücksichtlich der Schiffsstrecke die durch das Betriebsreglement für die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgeschriebenen Formulare anzuwenden.

Die für Sendungen in der Richtung von der Bahn zum Schiff von den Absendern auszustellenden Bahnfrachtbriefe für den Bahndurchlauf bis zur Umschlagsstelle sind an die Agentie der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, bezw. in Korneuburg zu richten. Aus den nachrichtlichen Vermerken des Absenders müssen mindestens die Bestimmungsländer der Sendungen zu ersehen sein. Die Ausfertigung der Schiffsfrachtbriefe für die von der Bahn auf das Schiff, sowie der Bahnfrachtbriefe für die vom Schiff auf die Bahn übergehenden Transporte besorgt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gemäss der Angaben und Vermerke in den von den Absendern ausgestellten Frachtbriefen, bezw. der nachträglichen Verfügungen der Absender gegen Aufrechnung der Gebühren für den Frachtbrief und den Frachtbriefstempel. Aus den von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ausgestellten Schiffs- und Bahnfrachtbriefen muss der ursprüngliche Versandtort durch einen nachrichtlichen Vermerk ersichtlich sein.

Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen.

Nachnahmen sind nur in Goldfrancs zulässig.

Sowohl für die von den Eisenbahnen, als auch für die von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nachgenommenen Frachtgelder und tarifmässigen Nebengebühren wird eine Provision nicht berechnet.

Für Eilgüter werden für die Schiffsbeförderung in der Dauer des Sommerfahrplanes der Passagierschiffe die durch die fahrplanmässige Reisedauer der gesellschaftlichen Personendampfer sich ergebenden Lieferungsfristen garantirt. Für die Schiffsbeförderung wird für Frachtgüter keine Lieferzeit gewährleistet. Ab Wien, bezw. Korneuburg finden für Frachtgüter wöchentlich zwei Verschiffungen nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland statt. Bei normalem Wasserstande beträgt die ungefähre Reisedauer ab Wien nach Belgrad fünf, nach Turn-Severin acht, nach Lompalanka elf, nach Giurgewo-Rustschuk dreizehn, nach Braila-Galatz sechzehn Tage.

Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nur rücksichtlich des Bahntransportes und nur in Goldfrancs zulässig.

Ein für die Schiffsstrecken zu versichernder Mehrwerth über den tarifmässig versicherten Betrag von 150 Frcs. per 100 kg ist im Frachtbriefe in der Rubrik „Sonstige zulässige Erklärung“ mit Buchstaben als Mehrwerthversicherung für die Schiffsstrecke zu beziffern. Die Prämie für versicherte 100 Frcs. Mehrwerth beträgt ab Wien, bezw. Korneuburg nach Belgrad 10 Ctms., nach Schabatz, Obrenowatz, Semendria, Dubrowitza, Gradischtin 12 Ctms., nach Milanowatz, Radowa, Turn-Severin 16 Ctms., nach Radujewatz, Kalafat, Widdin, Lompalanka, Rahoma, Bechet, Korabia, Nikopoli, Turn-Magurelle, Sistow, Zimnitza, Rustschuk, Giurgewo 22 Ctms., nach Tutrakan, Oltenitza, Silistria, Kalarasch, Ostrow, Czernawoda, Hirsowa, Gura-Jalomitza, Braila, Galatz 26 Ctms.

Für in der Zeit vom 15. August bis zum Schlusse der Schiffahrt auf die Schiffe übergehende Transporte werden wegen der schwierigen Betriebsverhältnisse auf der Kataraktenstrecke Drenkova—Turn-Severin zur Deckung der für Schifftungen erwachsenden Auslagen Kataraktenzuschläge berechnet. Dieselben betragen im Verkehre mit den serbischen Stationen Cladova und Radujevatz, sowie mit allen rumänischen, bulgarischen und russischen Stationen auf Grund der Waarenclassification der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Güter der Classe I und Eilgüter 50 Ctms., für Güter der Classe A 30 Ctms. und für Güter der Classe B 20 Ctms. per 100 kg.

Für Gegenstände von besonderem Umfange oder für Colli, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, werden die beim Umschlag in Wien, bezw. in Korneuburg und bei der Ausladung erwachsenden Mehrspesen gegenüber den in den Tarif einbezogenen normalen Umschlags-, bezw. Ausladegebühren separat verrechnet.

Colli im Einzelgewicht von mehr als 2000 kg werden zur Beförderung via Korneuburg nicht übernommen.

Für die Bemessung der in den Frachtsätzen nicht inbegriffenen Nebengebühren sind die Localtarife der betheiligten Transportanstalten massgebend. Die Nebengebühren sind stets in Frankenwährung in Ansatz zu bringen, wobei die Umrechnung der österreichischen Währung in die Frankenwährung zum Course von 1 Gulden = 210 Centimes zu erfolgen hat.

Unverpackte Güter, wie Erze, Erden, Heu, Knochen, Kohlen, Stroh werden nur nach besonderem Uebereinkommen zur Beförderung angenommen.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft. (Uebernahme des Schiffsbetriebes der Schifffahrtsunternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Einführung der Schiffstarife). Am 1. Juni hat die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft definitiv den gesammten Schiffsbetrieb der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übernommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16) und theilt aus diesem Anlasse mit, dass für den Verkehr ihrer Schiffe die durch die Schiffahrtunternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgegebenen Tarife in Kraft bleiben und derzeit nur zu dem seit 1. April 1894 giltigen Haupttarif der Nachtrag II erschienen ist, welcher mit 1. Juni in Kraft trat. Der Hauptinhalt dieses Tarifes ist: 1. Inkraftsetzung der Schiffahrttarife der kgl. Ungarischen Staatsbahnen für den Schiffsverkehr der Unternehmung. 2. Einstellung der Station Kosstoláez und Eröffnung von Svinicza (Greben). 3. Modification der Nebengebühren. 4. Neuausgabe der Tariftabelle 2 für den Personen- und der Tabelle 3 für den Frachtenverkehr und Modification der Personentariftabelle 3, beziehungsweise Frachtentariftabelle 2. 5. Erstellung der Ausnahmetarife III und IV, und zwar III für den Verkehr zwischen Zimony—Belgrad—Obrenovácz und IV für die in Beocsin in ganzen Schleppladungen zur Aufnahme gelangenden Cementsendungen.

Quarantainenachrichten.

Bukarest. Sämmtliche Quarantainemassregeln gegen aus Constantinopel in rumänische Häfen einlaufende Schiffe wurden aufgehoben.

Athen. Die griechische Regierung hat gegen Herkünfte von der kleinasiatischen Küste zwischen Cap Anemur (incl.) bis Alexandrette eine fünftägige Quarantaine angeordnet.

Cypern. Die gleichen Herkünfte unterliegen in den cypriotischen Häfen einer zehntägigen Quarantaine.

Madrid. Gegen Provenienzen von Mersina (Kleinasien) wurde eine Quarantaine verhängt, dagegen die sanitären Massnahmen gegen Constantinopel und Anadoli Kavetz aufgehoben.

Lissabon. Die portugiesische Regierung hat die Herkünfte aus Wolhynien für cholerainficirt erklärt. Die russischen Ostseehäfen bleiben verdächtig. Die Häfen des Departements Astrachan und Warschauer Provenienzen sind cholerafrei.

Aegypten. Der ägyptische Sanitätsconseil hat die aus Mekka rückkehrenden Pilger für choleraverdächtig erklärt und gegen die aus den arabischen Rothen Meer-Häfen kommenden Pilger die Quarantainemassregeln in Kraft gesetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Generalversammlungen.

17. Juni: Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
19. „ Localbahn Fehring-Fürstenfeld.
19. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau).
24. „ Reichenberg-Gablonzer Bahn.
24. „ Gailthalbahn.
24. „ Mühlkreisbahn.
26. „ Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.
26. „ Kahlenberg-Eisenbahn System Rigi.
26. „ Localbahn Radkersburg-Luttenberg.
27. „ Unterkrainer Bahn.
27. „ Localbahn Gross Priesen-Wernstadt-Auscha.
27. „ Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth.
28. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.
28. „ Mährische Westbahn.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Juni d. J. dem Director der Localbahn Mori—Arco—Riva Julius Mühleisen in Bozen das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat den Rechnungsrath Ferdinand Winkelmayer zum Oberrechnungsrathe und die Rechnungsrevidenten Wenzel Pluhař und Friedrich Leibschütz zu Rechnungsräthen im Personalstande der dem Handelsministerium unterstehenden Rechnungs- und Fachrechnungsdepartements ernannt.

Elektrische Strassenbahnen in Europa.

I. Im Betriebe				II. Im Baue			
Nr.	Ort	Geleiselänge Kilometer	Motorwagen	Nr.	Ort	Geleiselänge Kilometer	Motorwagen
	System der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft.						
1	Halle	16·91	36	1	Spandau	11·5	24
2	Gera	10·7	18	2	Genua (Società di Ferrovie Elettriche e Tuni colari)	20·3	35
3	Kiew	13·0	39	3	Genua (Società dei Tramvays Orientali)	12·0	20
4	Breslau	28·0	40	4	Kiel	15·05	33
5	Essen	22·0	24	5	Danzig	21·0	35
6	Chemnitz	23·9	28	6	Stuttgart	23·3	50
7	Christiania	7·5	15	7	Chemitz (Erweiterung)	8·0	10
8	Dortmund	14·35	30	8	Leipzig	46·0	70
9	Lübeck	13·65	28	9	Bilbao-Santurce	15·0	14
10	Plauen	5·8	9	10	Bilbao-Las Areñas y Algorta	18·0	14
11	Königsberg	5·5	8	11	Bromberg	4·6	18
12	Altenburg	4·1	7	12	Strassburg	7·85	18
				13	Lübeck (Erweiterung)	4·0	4
	Summa	165·41	282		Summa	206·6	345
	Siemens & Halske.						
1	Budapest	40·05	92	1	Budapest	8·05	15
2	Hannover	23·02	32	2	Gelsenkirchen	28·9	16
3	Dresden	12·08	16	3	Basel	4·8	12
4	Genua	2·0	4	4	Pankow	6·45	8
5	Barmen	6·03	15	5	Barmen (Erweiterung)	4·0	10
6	Mühlhausen	4·8	9				
7	Lichterfelde	13·67	10				
8	Lemberg	16·1	16				
9	Bukarest	8·45	5				
10	Mödling	6·03	8				
11	Frankfurt—Offenbach	6·75	18				
12	Bochum	7·25	5				
	Summa	146·23	230		Summa	52·2	61
	Union-Elektricitäts-Gesellschaft.						
1	Remscheid	8·05	7	1	Hamburg	80·5	100
2	Gotha	2·8	5				
3	Hamburg	41·8	36				
4	Erfurt	11·25	29				
5	Brüssel	31·0	35				
6	Lüttich	3·2	5				
7	Belgrad	10·0	7				
	Summa	108·1	124		Summa	80·5	100
	Elektricitäts-Actiengesellschaft (Schuckert & Cie.), Nürnberg.						
1	Baden—Vöslau	9·65	9	1	Aachen	40·25	40
2	Zwickau	7·25	11	2	Ulm	4·0	8
				3	Düsseldorf	3·2	8
				4	München	—	2
	Summa	16·9	20		Summa	47·45	58
	Actiengesellschaft-Elektricitätswerke (Kummer & Cie.), Dresden.						
1	Blasewitz	10·45	10				
2	Vevey—Montreux	10·0	—				
	Summa	20·45	10				
	Ehemalige Thomson-Houston-Compagnie.						
1	Bremen	16·1	25				
	Egger & Cie., Wien—Budapest.						
1	Gmunden	2·6	3				

I. Im Betriebe				II. Im Baue			
Nr.	Ort	Geleiselänge Kilometer	Motorwagen	Nr.	Ort	Geleiselänge Kilometer	Motorwagen
	Oerlikon, Zürich.						
1	Murzen	4·0	4				
2	Marseille	12·88	14				
3	Sissach—Gelterkinden	2·3	1				
4	Zürich	4·8	12				
	Summa	23·98	31				
	Compagnie de l'Industrie Electrique, Genf.						
1	Mont Saléve Rock Railway	9·25	12				
2	Montferrand	8·0	22				
3	Stans	5·25	3				
4	Chavornay	4·0	—				
5	Genf	5·6	—				
	Summa	32·1	37				
	Französische Thomson-Houston-Compagnie.						
1	Bordeaux	10·5	16				
2	Lyon	10·0	12				
3	Havre	24·0	40				
4	Roubaix	16·0	18				
5	Mailand	13·0	19				
	Summa	73·5	105				
	Ehemalige Sprague-Compagnie.						
1	Florenz	8·0	14				
	Englische Thomson-Houston-Gesellschaft.						
1	Leeds	8·5	6	1	Dublin	25·75	20
				2	Bristol	11·25	8
	Summa	8·5	6		Summa	37·0	28
	Electric Construction Company, Limited, Wolverhampton.						
1	Liverpool	21·0	40				
2	South-Staffordshire	12·9	16				
	Summa	33·9	56				
	Mather & Platt, Manchester.						
1	Bessbrook—Neury	4·8	3				
2	City and South London	10·5	16				
3	Douglas and Laxoy	22·5	9				
	Summa	37·8	28				
	Siemens Brothers & Cie., London.						
1	Port Rush	8·0	5				
2	Guernsey	4·8	7				
	Summa	12·8	12				
	Magnus Volk.						
1	Brithon Beach	1·6	2				
	Holroyd Smith.						
1	Blackpool	1·6					

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Einführung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen (Locomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) zwischen den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und königl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Suczawa, Predeal und Verciorova andererseits, giltig vom 15. Juni 1895.

Ergänzung der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 65 vom 6. Juni 1895, Seite 1023.

Die im angeführten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze, insoferne selbe höher sind als die Frachtsätze des gleichnamigen Tarifes vom 1. October 1892, treten erst mit dem 15. Juli 1895 in Kraft, und bleiben bis zu diesem Zeitpunkte die bezüglichen Frachtsätze des Tarifes vom 1. October 1892 in Giltigkeit.

Wien, am 12. Juni 1895. [419]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits, Theil I. Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband und Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Theil II.

Ausschliessung des Artikels Fleisch etc. von der directen Abfertigung im Verkehre mit Deutschland.

In der Güterclassification des Theiles I, Abtheilung B, sind auf den Seiten 38 und 39 die Positionen F 20 und 21 (Fleisch, frisches, und Fleisch, geräuchert, gepökelt und gesalzen, sowie Fleischwaaren) mit einem Sternzeichen (*) zu versehen. Die betreffenden Artikel sind hienach, und zwar mit Giltigkeit ab 1. August 1895, im Verkehre zwischen Rumänien und Deutschland in jeder Menge von der Abfertigung nach den directen Verbandtarifen ausgeschlossen.

Wien, am 6. Juni 1895. [420]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 treten in Kraft:

a) der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, enthaltend:
   I. Berichtigung der Frachtsätze für Holz des Specialtarifes 2 im Verkehre mit der Station Wygoda,
   II. Aufnahme der Station Limanowa in den Ausnahmetarif XIV für Grosshornvieh;

b) der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 3, enthaltend:
   I. Aenderung des Titelblattes etc.,
   II. Berichtigung der Frachtsätze der Gruppe 15 für Holz des Specialtarifes 2 rücksichtlich des Verkehres mit der Station Wygoda,
   III. Druckfehler-Berichtigungen,
   IV. Einbeziehung der Station Eger der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die Gruppe 15 für Holz des Specialtarifes 2.

Exemplare dieser Nachträge können von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 5 kr. oder 10 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 11. Juni 1895. [421]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. (Theil IIa, Heft 3). Mit Giltigkeit vom 1. Juni gelangte im Deutsch-Französischen Güterverkehr über Elsass-Lothringen ein neuer Theil IIa, Heft 3, zur Einführung.

Zu demselben ist im besonderen Hefte ein Anhang erschienen, welcher diejenigen tarifs communs der französischen Bahnen enthält, welche für die deutsch-französischen Grenzstationen in Betracht kommen. Ferner enthält der Anhang eine Karte und ein Verzeichniss sämmtlicher für den Güterdienst eingerichteter französischer Stationen mit Angabe ihrer Lage und der bei Abfertigung über Altmünsterol anzuwendenden Frachtsätze.

Der Tarif ist ohne Anhang zum Preis von 1 Mk. 50 Pfg., mit Anhang um 2 Mk. 50 Pfg. beim Materialdepot der Generaldirection kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München käuflich zu beziehen.

Vor Gebrauchnahme ist auf dem Titelblatt sowohl des Theiles IIa, Heft 3, als auch des zugehörigen Anhangs der Einführungstag vom 1. Mai auf 1. Juni abzuändern. Ferner sind folgende Berichtigungen vorzunehmen.

Auf Seite 11 sind die Stationen Eichstätt Bhf. und Eichstätt Stadt, auf Seite 13 die Station Kaufering, auf Seite 14 die Station Münchberg und auf Seite 17 die Station Weilheim je mit der Nummer 3 nachzutragen, dagegen die Station Oberstaufen zu streichen.

Die Frachtsätze für Murnau (Seite 58 des Tarifes) sind um je 0·75 Frcs. pro Tonne zu erhöhen.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Ermässigte Frachtsätze.) Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Frankenthal und Ludwigshafen a. Rhein der Pfälzischen Bahnen einerseits und den Badischen Uferstationen des Bodensees andererseits treten mit sofortiger Giltigkeit anderweitige ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbureau.

Belgisch-Deutscher Verbandsgütertarif. (Theil I, Abtheilung B vom 1. Jänner 1893). Am 1. Juni 1895 wurde auf der Station Jambes der Bestätterdienst (service du camionnage) eingerichtet.

Auf Seite 238 des vorbezeichneten Tarifes ist Vormerkung zu machen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891. (Fortbestand von Frachtsätzen.) Die Frachtsätze für Saargemünd (Pfälz. B.) bleiben bis zum 1. Juli noch bestehen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Fortbestand des Tarifes.) Der vorbezeichnete Tarif sammt Nachträgen bleibt bis zum 1. Juli noch in Kraft.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände transit. (Theil II, vom 20. August 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni wurde die Station Stuttgart Westbahnhof (seither Hasenberg bei Stuttgart), welche nun auch für den Stückgutverkehr eröffnet ist, mit Stückgut-Frachtsätzen für die Normalclasse und die Ausnahmetarife 1 und 2 der Abtheilung A, sowie mit sämmtlichen Frachtsätzen der Normalclassen und der Ausnahmetarife I, II und III der Abtheilung B versehen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiet im Allgemeinen:

Tarif-kilometer	Stuttgart W.-B. von und nach	Stückgut	Ausnahmetarif Nr. 1 Eisen- und Stahlwaaren a) in beliebigen Mengen	Ausnahmetarif Nr. 2 Façoneisen etc. a) in beliebigen Mengen
		Pfennig für 100 Kilogramm		
398	Passau Donaulände transit	448	328	328
280	Regensburg Donaulände transit	334	250	250

B. Verkehr mit den unteren Donauländern:

Tarif-kilometer	Stuttgart W.-B. von und nach	Stückgut I	Stückgut II	Allgemeine Wagenladungsclassen A¹	Allgemeine Wagenladungsclassen B	Specialtarife A²	Specialtarife I	Specialtarife II	Specialtarife III
		Pfennig für 100 Kilogramm							
398	Passau Donaulände transit	289	249	205	165	165	145	125	94
280	Regensburg Donaulände transit	222	194	155	127	127	113	99	77

Tarifkilometer	Stuttgart W.-B. von und nach	Ausnahmetarife Nr. I Eisen- und Stahlwaaren a in beliebigen Mengen	I b in Lad. von 5000 kg	I c in Lad. von 10.000 kg	II Façoneisen etc. a in beliebigen Mengen	II b in Lad. von 5000 kg	II c in Lad. von 10.000 kg	III Zucker a in Lad. von 5000 kg	III b in Lad. von 10.000 kg
		Pfennig für 100 Kilogramm							
398	Passau Donaulände transit	129	103	86	111	89	74	125	125
280	Regensburg Donaulände transit	113	89	74	95	74	62	99	99

Eine Abfertigung von Gütern nach Stuttgart Westbahnhof erfolgt nur bei ausdrücklicher Bahnhofsvorschrift im Frachtbriefe; alle übrigen nach Stuttgart bestimmten Sendungen werden nach Stuttgart Hauptbahnhof (die seitherige Station Stuttgart) abgefertigt.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Fortbestand von Frachtsätzen.) Die für den Verkehr von den Reichsbahnstationen Hostenbach, Kochern und Spittel nach den bayerischen Stationen im Saarkohlentarife Nr. 8 bestehenden Frachtsätze bleiben noch bis zum 1. Juli in Kraft.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 wird für den directen Güterverkehr zwischen kgl. bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen und bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München einerseits, sowie Stationen der übrigen deutschen Eisenbahnen andererseits ein besonderer Tarif unter der Bezeichnung: „Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif" ausgegeben. Derselbe gilt als Anhang zu folgenden directen Gütertarifen:

1. Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1891;
2. Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892;
3. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895;
4. Frankfurt a. M.-Gustavsburg etc. Mannheim-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
5. Frankfurt a. M. - Oberhessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. August 1891;
6. Hannover-Bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. Jänner 1893,
   Heft Nr. 1 vom 1. August 1893,
   Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1889;
7. Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
8. Magdeburg-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1892;
9. Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
10. Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
11. Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889;
12. Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892;
13. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
14. Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif,
   Gemeinschaftliches Heft und
   Hefte Nr. 1, 2 und 3 vom 1. Jänner 1891;
15. Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Holzausnahmetarif vom 1. März 1884;
16. Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891;
17. Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1893;
18. Sächsisch-Bayerischer Gütertarif,
   Heft Nr. 1 vom 1. November 1890,
   Heft Nr. 2 vom 1. Jänner 1891;
19. Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Heft Nr. 1 (Verkehr mit Bayern) vom 1. Juni 1892;
20. Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891;
21. Werrabahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891;
22. Württembergisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1891;
23. Nothstandstarif für Düngemittel vom 20. Mai 1895.

Hiedurch werden die seitherigen Sonderbestimmungen und Frachtsätze für den directen Güterverkehr der kgl. bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen und der bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München mit den übrigen deutschen Eisenbahnen, sowie die nachrichtlich angegebenen Frachtsätze für die übrigen bayerischen Privatlocalbahnstationen aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1895 in Kraft. Die Stationen Blaichach, Oberdorf b. Biess., Oberwarngau, Reigersbeuern, Schaftlach, Sonthofen, Tirschenreuth und Tölz gelten wegen Wegfalls der Frachtzuschläge nicht mehr als Vicinalbahnstationen; es bleiben also die seitherigen Frachtsätze derselben in den einzelnen Tarifen fortbestehen. Der neue Tarif kann vom Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München zum Preise von 30 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Hanf u. s. w. von Königsberg i. Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893. (Nachtrag II.) Zu dem bezeichneten Tarife trat am 1. Juni der Nachtrag II, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen, in Kraft. Der Nachtrag kann von der Drucksachenverwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
967	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Temesvár-Gyárváros und Temesvár-Józsefváros (und vice versa)	Graz S.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Verschieden	816 Heller incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
968	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Tófej Gutorföld Csömöder Sümegh	Pitten	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässigen Frist	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	45·9 45·9 46·9 42·4	45 45 46 41·5	0·9	Kartirung		
969	Buschtěhrader Eisenbahn		Zuckerrüben, frische	Hostiwitz Jenč Řepy Rusin	Station Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen in die, bezw. von den Eisenbahnwagen hat die Partei durch ihre eigenen Arbeitskräfte, bezw. auf ihre eigenen Kosten innerhalb der hiefür jeweils festgesetzten Frist zu besorgen. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. Mai 1896	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 10·5 9·6 11·1 11·1	8·5 8·5 9·0 9·0	2·0 1·1 2·1 2·1	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

970 Böhmische Nordbahn

Für die zum Neubau einer Fabrik in Wölmsdorf dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände gelangt bei Aufgabe derselben als Frachtgut und in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1895 die im Ausnahmetarif 21 des Localgütertarifes der Böhmischen Nordbahn vorgesehene 50%ige Ermässigung der officiellen Frachtsätze bis Nixdorf, bezw. Hainspach-Wölmsdorf zur Anwendung. Die hienach für 40 km entfallenden Frachtsätze gelten auch für geringere Entfernungen insolange, als der officielle Tarif nicht billiger ist.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
971	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes II	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Neustadt a. d. Mettau (St.E.G.) sowie vice versa	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 89*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz u. Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						84*)				
				Dresden-Elbkai						118				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. Wien, 18. Juni 1895. VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Burg in Graz zum Hilmerteich und von dort nach Maria-Trost.

Das k. k. Handelsministerium hat der Grazer Tramway-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Burg in Graz durch die Glacisstrasse, Zinzendorfstrasse, Schubertstrasse zum Hilmerteiche und von dort nach Maria-Trost im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 1. Juni 1895. Z. 25.528.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der „Mährisch-schlesischen Centralbahn".

Das k. k. Ministerium des Innern hat den das Verstaatlichungs-Uebereinkommen vom 7. Juni 1894 enthaltenden Anhang zu den Statuten der „Mährisch-schlesischen Centralbahn" genehmigt.

Wien, am 8. Juni 1895. — Z. 15.717. H.-M.-Z. 34.411.

Uebersicht der in Oesterreich gelegenen Schleppbahnen mit Ende 1894.

Laut Nr. 88 ex 1894 des „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" standen am Schlusse des Jahres 1893 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern im Ganzen 1296 Schleppbahnen mit 1059·963 km Länge im Betriebe.

Im Laufe des Jahres 1894 sind anlässlich Eröffnung 76 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 64·601 km Länge und in Folge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 23 Schleppbahnen in Abfall gekommen 58·796 km Länge.

Der effective Zuwachs beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 53 Schleppbahnen und 5·805 km Bahnlänge.

Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen mit 31. December 1894: 1349 Schleppbahnen mit 1065·768 km Länge.

Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilen sich dieselben ein in:

	Anzahl	Länge
a) normalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	968 mit	810·762 km
b) normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	282 mit	175·146 km
Zusammen . . .	1250 mit	985·908 km
c) schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb	17 mit	25·266 km
d) schmalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft	82 mit	54·594 km
Zusammen . . .	99 mit	79·860 km

Die nachfolgenden beiden Tabellen liefern die Nachweisung über die Anzahl und Länge der Schleppbahnen, und zwar getrennt nach den einzelnen Verwaltungen der anschliessenden Hauptbahnen sowohl als auch bezüglich der verschiedenen Industrialien, denen die Schleppbahnen dienen; überdies geben diese Tabellen auch die Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1894 und ermöglichen den Vergleich mit dem Stande des Vorjahres.

Post-Nr.	Bezeichnung der öffentlichen Bahnen, mit denen die Schleppbahnen in directer und indirecter Verbindung stehen	Der Schleppbahnen: Anzahl	Gesammtlänge in Kilometer	Spurweite: Normalspurig – Betriebskraft: Dampf – Anzahl	Länge in km	Normalspurig – animalisch – Anzahl	Länge in km	Schmalspurig – Dampf – Anzahl	Länge in km	Schmalspurig – animalisch – Anzahl	Länge in km	Nachweisung der Veränderungen im Jahre 1894: Zuwachs – Anzahl	Länge in km	Abfall – Anzahl	Länge in km	Anmerkung
	I. Bahnen in Verwaltung der k. k. Gener.-Dir. der österr. Staatsbahnen.															In die Uebersicht wurden nur jene Bahnen aufgenommen, bei welchen factisch Schleppbahnen vorkommen.
	a) K. k. Staatsbahnen.															
1	Arlberg-Bahn (Innsbruck—Bludenz)	1	0·161	1	0·161	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
2	Böhmisch-mährische Transversalbahn	2	0·283	1	0·203	1	0·080	.	.	.	.	1	0·203	.	.	
3	Braunau—Strasswalchen	2	7·558	2	7·558	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
4	Dalmatiner Bahn	5	2·251	1	0·868	2	0·561	.	.	2	0·822	1	0·390	.	.	
5	Dniester-Bahn	2	0·456	2	0·456	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
6	Donauufer-Bahn	9	7·502	8	7·195	1	0·307	.	.	.	.	3	2·946	1	0·891	
7	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	44	30·062	44	30·062	.	.	.	.	.	.	5	4·574	1	0·630	
8	Eisenerz—Vordernberg	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
9	Erbersdorf—Würbenthal	1	0·085	.	.	.	.	.	.	1	0·085	.	.	.	.	
10	Erzherzog Albrecht-Bahn	4	1·540	4	1·540	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
11	Galizische Carl Ludwig-Bahn	18	13·337	8	8·850	7	3·609	.	.	3	0·878	1	1·904	.	.	
12	Galizische Transversalbahn	18	12·314	14	11·210	2	0·635	.	.	2	0·469	1	0·500	.	.	
13	Istrianer Bahn [1]	10	15·566	4	14·374	4	1·119	.	.	2	0·073	1	0·240	.	.	[1]) Ausserdem ein Krahngeleise in Triest, 0·562 km lang, mit 2·100 m Spurweite.
14	Jasło—Rzeszów	1	0·390	1	0·390	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
15	Kaiserin Elisabeth-Bahn	67	42·703	45	20·600	17	6·016	1	11·686	4	4·401	2	0·974	.	.	
16	Kaiser Franz Josef-Bahn	33	19·352	25	13·644	5	1·615	.	.	3	4·093	3	1·349	.	.	
17	Kronprinz Rudolf-Bahn	34	11·013	25	7·967	7	2·756	.	.	2	0·290	2	0·380	.	.	
18	Mürzzuschlag—Neuberg	4	2·028	3	0·381	1	1·539	.	.	.	0·108	.	.	.	.	
19	Niederöst. Staatsb. u. deren Fortsetzung	23	7·943	15	4·823	4	2·119	.	.	4	1·001	.	0·360	.	.	
20	Linien der öst. Localeisenbahn-Ges.: [2]) Böhmisch-Leipa—Niemes Budweis—Salnau Caslau—Zawratetz-Třemoschnitz und Skowitz—Vrdy-Bučic *) Časlau—Močowitz *) Chodau—Neudek Elbogen—Neusattl Kaschitz—Schönhof—Radonitz Königshan—Schatzlar *) Nušle—Modřan Olmütz—Cellechowitz Tulln—St. Pölten	59	24·365	54	22·050	4	1·665	.	.	1	0·650	2	3·469	2	0·969	[2]) Mit 1. Jänner 1894 in das Staatseigenthum übergegangen. *) Im Betriebe der Oest. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
21	Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)	35	22·570	30	19·621	1	0·691	.	.	4	2·258	1	0·538	.	0·022	
22	Prag-Duxer Eisenbahn	37	24·365	33	21·831	3	0·325	.	.	1	2·209	2	0·566	.	.	
23	Rakonitz—Protivin	5	2·919	4	2·871	.	.	.	.	1	0·048	.	.	.	.	
24	Stryj—Beskid	7	3·098	6	2·346	1	0·752	.	.	.	.	2	0·509	.	.	
25	Tarnów – Leluchów – ung. Grenze (Orló)	1	0·266	.	.	.	.	.	.	1	0·266	.	.	.	.	
26	Unterdrauburg—Wolfsberg	3	0·745	3	0·745	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
27	Vorarlberger Bahn	8	3·111	5	1·606	3	1·505	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen	434	257·007	339	202·376	63	25·294	1	11·686	31	17·651	27	18·902	4	2·512	
	b) Privatbahnen.															
28	Asch—Rossbach	3	0·986	2	0·866	1	0·120	.	.	.	.	1	0·083	.	.	
29	Bukowinaer Localbahnen [3])	7	1·410	5	1·042	2	0·368	.	.	.	.	5	1·042	2	20·245	[3]) Die bisher als Schleppbahn aufgeführte Linie Wama—Russ-Moldawitza dient auch dem Personenverkehre und erscheint in die Bahnen des öffentlichen Verkehres einbezogen.
30	Dolina—Wygoda	1	1·024	1	1·024	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
31	Erste ungarisch-galizische Eisenbahn	5	1·235	3	0·806	2	0·429	.	.	.	.	.	.	.	.	
32	Fehring—Fürstenfeld	2	0·743	1	0·603	1	0·140	.	.	.	.	.	.	.	.	
33	Kolomeaer Localbahnen	8	2·018	8	2·018	.	.	.	.	.	.	.	0·163	.	.	
34	Laibach—Stein	2	0·736	2	0·736	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
35	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	1	0·093	1	0·093	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
36	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	16	6·244	13	5·262	3	0·982	.	.	.	.	1	0·101	.	.	
37	Mährische Grenzbahn	6	4·038	4	2·472	2	1·566	.	.	.	.	1	0·420	.	.	
38	Mährische Westbahn	5	1·325	4	1·141	1	0·184	.	.	.	.	2	0·320	.	.	

39	Mösel-Hüttenberger Bahn	1	1·482	.	.	1	1·482	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Potscherad—Wurzmes	3	0·853	3	0·853	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Strakonitz—Winterberg	2	0·252	2	0·252	.	.	.	.	.	.	2	0·252	.	.
42	Unterkrainer Bahnen	1	1·074	1	1·074	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Wels—Aschach	1	0·156	1	0·156	.	.	.	.	.	.	1	0·156	.	.
44	Wels—Unterrohr	1	0·300	.	0·170	1	0·130	.	.	.	.	.	0·076	.	.
45	Wotic—Selčan	1	0·081	1	0·081	.	.	.	.	.	.	1	0·081	.	.
46	Zeltweg—Fohnsdorf	4	2·251	4	2·251	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	70	26·301	56	20·900	14	5·401	.	.	.	.	14	2·694	2	20·245
	II. Fremde Staatsbahnen auf österr. Gebiete.														
47	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	3	0·400	.	.	1	0·120	.	.	2	0·280	.	.	.	.
48	Kgl Sächsische Staatseisenbahnen	3	1·742	.	.	2	0·402	.	.	1	1·340	.	.	.	.
	Zusammen	6	2·142	.	.	3	0·522	.	.	3	1·620	.	.	.	.
	III. Privatbahnen.														
49	Achensee-Zahnradbahn[4])	1	0·335	.	.	.	.	.	.	1	0·335	.	.	.	.
50	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	79	67·808	79	67·808	.	.	.	.	.	.	1	0·908	.	0·817
51	Bozen-Meraner Bahn	5	0·593	4	0·533	.	.	.	.	1	0·060	.	.	.	.
52	Böhmische Commercialbahnen	17	14·720	13	9·439	4	5·281	.	.	.	.	.	.	2	0·499
53	Böhmische Nordbahn	35	40·044	26	35·064	5	3·094	1	0·970	3	0·916	1	0·162	.	.
54	Böhmische Westbahn[5])	42	45·034	33	41·696	9	3·338	.	.	.	.	.	2·494	2	0·397
55	Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	9	4·999	9	4·958	.	0·041	.	.	.	.	6	3·220	.	.
56	Buschtěhrader Bahn[6])	62	96·802	60	94·997	1	0·435	1	1·370	.	.	1	0·242	1	0·582
57	Deutschbrod-Humpoletz, Localbahn	1	0·080	1	0·080	.	.	.	.	.	.	1	0·080	.	.
58	Graz-Köflacher Eisenbahn	21	16·969	17	15·252	4	1·717	.	.	.	.	.	0·087	.	0·567
59	Kaiser Ferdinands-Nordbahn[7])	156	163·808	102	123·825	37	26·507	7	2·951	10	10·525	7	16·980	3	17·937
60	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	12	13·020	11	12·668	1	0·352	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Kremsthalbahn-Gesellschaft	7	3·236	1	0·370	6	2·866	.	.	.	.	.	.	.	.
62	Kuttenberger Localbahn	3	1·242	2	1·141	1	0·101	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4	3·553	2	1·793	2	1·760	.	.	.	.	.	1·234	.	.
64	Mährisch-schlesische Centralbahn	17	5·501	12	3·911	4	1·463	.	.	1	0·127	.	.	.	.
65	Mori-Arco-Riva, Localbahn[8])	1	0·129	.	.	.	.	1	0·129	.	.	.	.	.	.
66	Neutitscheiner Localbahn	2	0·371	2	0·371	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
67	Oesterr. Nordwestbahn	63	50·589	26	23·083	32	25·199	.	.	5	2·307	5	2·835	1	0·355
68	Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellsch.	144	134·722	105	109·017	36	24·949	.	.	3	0·756	1	1·553	3	1·441
69	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	9	5·738	4	2·205	3	3·057	.	.	2	0·476	.	.	.	.
70	Reichenberg—Gablonz	6	3·440	3	2·373	2	0·943	.	.	1	0·124	1	1·839	.	.
71	Salzburger Localbahn	3	0·509	3	0·509	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
72	Steiermärkische Landesbahnen[8])	4	1·391	.	.	.	.	1	0·250	3	1·141	3	0·913	.	.
73	Steyrthalbahn-Gesellschaft[8])	9	2·869	.	.	.	.	2	1·043	7	1·826	1	0·143	.	.
74	Südbahn-Gesellschaft	75	65·790	28	14·850	37	34·826	2	6·672	8	9·442	5	8·851	3	11·829
75	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	21	16·257	6	4·425	11	4·349	1	0·195	3	7·288	.	0·396	.	.
76	Stauding-Stramberger Localbahn	7	2·843	7	2·843	.	.	.	.	.	.	1	0·294	.	.
77	Eisenbahn Wien-Aspang	8	9·368	5	7·637	3	1·731	.	.	.	.	.	.	.	.
78	Wien-Pottendorf-Wr.Neustädter Bahn[9])	6	3·766	2	1·846	4	1·920	.	.	.	.	1	0·774	2	1·615
79	Wiener Localbahnen-Actiengesellsch.	8	4·557	8	4·557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
80	Wiener Verbindungsbahn	2	0·235	2	0·235	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	839	780·318	573	587·486	202	143·929	16	13·580	48	35·323	35	43·005	17	36·039
	Gesammtsumme	1349	1065·768	968	810·762	282	175·146	17	25·266	82	54·594	76	64·601	23	58·796
	Im Vergleiche mit dem Stande des Vorjahres resultirt ein Zuwachs	53	5·805	44	1·885	.	2·071	3	2·467	6	.	.	.	.	.
	Abfall	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·618	.	.	.	.

[4]) Spurweite der Schleppbahn 0·650 m

[5]) Incl. der 15·811 km langen Nürschaner Bahn.

[6]) Incl. der 48·987 km langen Kladno-Nučicer Bahn und der 4·882 km langen Erwein Nostiz'schen Schleppbahn in Rothau.

[7]) Incl. der 8·609 km langen, von Szczakowa zu den Kohlenwerken in Jaworzno führenden Montanbahn, nebst 2 Schleppbahnen von zusammen 1·324 km Länge, sowie der der Witkowitzer Gewerkschaft gehörigen Werksbahn Schönbrunn—Witkowitz (7·516 km) sammt den aus derselben abzweigenden Schleppbahnen.

[8]) Spurweite 0·760 m.

[9]) Die zwischen Ebenfurth und der Landesgrenze abzweigenden 2 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von 1·118 km sind im Betriebe der Raab-Ebenfurther Bahn auf Kosten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und werden von ersterer Bahn in die statistischen Schleppbahn-Ausweise aufgenommen.

Hievon vertheilen sich auf den Rayon der

I. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

a) K. k. Staatsbahnen (Spalten Arlberg-Bahn bis Vorarlberger Bahn); b) Privatbahnen (Spalten Asch-Rossbach bis Strakonitz-Winterberg)

Anzahl der Schleppbahnen für

Post-Nr.	Charakter der Industrialien, zu denen die Schleppbahnen führen	Gesammt- Anzahl	Gesammt- Länge in km	Arlberg-Bahn	Böhmisch-mährische Transversalbahn	Braunau-Strasswalchen	Dalmatiner Bahn	Dniester-Bahn	Donauufer-Bahn	Dux-Bodenbacher Eisenbahn	Eisenerz-Vordernberg	Erbersdorf-Würbenthal	Erzherzog Albrecht-Bahn	Galizische Carl Ludwig-Bahn	Galizische Transversalbahn	Istrianer Bahn	Jasło-Rzeszów	Kaiserin Elisabeth-Bahn	Kaiser Franz Josef-Bahn	Kronprinz Rudolf-Bahn	Linien der österr. Localbahn-Gesellschaft	Mürzzuschlag-Neuberg	Niederösterr. Staatsbahnen und deren Fortsetzung	Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn	Prag-Duxer Eisenbahn	Rakonitz-Protivin	Stryj-Beskid	Tarnow-Leluchow	Unterdrauburg-Wolfsberg	Vorarlberger Bahn	Asch-Rossbach	Bukowinaer Localbahnen	Dolina-Wygoda	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn	Fehring-Fürstenfeld	Kolomeaer Localbahnen	Unterkrainer Bahnen	Laibach-Stein	Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	Mährische Grenzbahn	Mährische Westbahn	Mösel-Hüttenberger Bahn	Potscherad-Wurzmes	Strakonitz-Winterberg
1	Montanwerke	274	375·656	.	.	.	2	.	.	30	1	.	.	.	.	.	.	.	1	4	13	1	1	12	9	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.
2	Zuckerfabriken	219	221·648	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	1	.	.	1	3	.	28	.	.	5	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.
3	Hüttenwerke, Maschinenfabriken, Brücken- und Wagenbau-Anstalten	129	127·128	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1	.	.	4	2	5	1	1	9	1	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	.
4	Imprägnirungs - Anstalten, Magazine, Holzmöbel - Fabriken, Brettsägen, Lagerstätten für Holz u. Holzwaaren	77	34·888	.	.	1	.	2	2	1	.	1	2	4	2	.	.	2	3	4	4	1	2	1	.	.	4	.	.	1	.	1	1	2	.	.	.	.	.	3	1	.	.	.	.
5	Lagerstätten für Kohle und Brennholz und Diverse	99	11·477	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	4	1	1	11	5	1	1	1	4	.	.	1	2	1	2	3	1	6	.	1	.	.	1	.	1	2	.	.	.	.	.
6	Kalk- und Cementwerke	67	22·261	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	2	.	.	4	2	7	1	.	5	.	4	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.
7	Lagerhäuser und Zollämter	35	15·354	.	.	.	.	.	3	1	.	.	.	1	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.
8	Steinbrüche und Stein-Niederlagen	40	14·886	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	1	.	12	4	1	.	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	Ziegeleiwerke und Chamotte-Fabriken	58	28·306	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	7	3	2	1	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	1	.
10	Spinnereien, Cellulose-, Tuch- und Jute-Fabriken	34	21·599	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Landungsplätze	8	20·720	.	.	.	3	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Schotter-Gewinnungs-Plätze	5	2·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13	Bierbrauereien und Malz-Fabriken	40	28·366	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	2	.	.	6	1	.	1	.	.	4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.
14	Salinen und Salzmühlen	11	5·832	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	1	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
15	Dampfmühlen, Getreidemagazine	32	11·310	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	3	2	.	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.	2	.	.	.	.	1
16	Glashütten	25	12·726	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	1	.	.	.	.	4	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	Chemische Fabriken, Zündhölzchen-, Wichse- u. Theerproducten-Fabriken	27	11·348	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	1	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
18	Oel- und Petroleum - Raffinerien und Ozo-Paraffin-Fabriken	25	10·335	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	3	.	.	.	.	.
19	Gasanstalten	13	8·041	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Cokeanstalten	6	1·760	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Papier- und Holzstoff-Fabriken	16	12·310	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	4	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Spiritusfabriken	11	5·158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
23	Kunstdünger-Erzeugungsstätten	4	1·665	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Arsenale und Waffenfabriken	7	5·952	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Meiereien	3	3·880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Tabakfabriken	7	3·285	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
27	Waggon-Leihanstalten	2	0·947	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
28	Sodafabriken	1	1·118	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Rübenverladung, Obst- u. Rübendörren	19	2·593	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30	Lederfabriken	6	1·220	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1
31	Feigenkaffee-, Kaffee-, Surrogat-, Chocolade- und Canditen-Fabriken	6	3·019	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	Weinbau-Etablissements	7	1·363	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
33	Fischconservirungs-Anstalten	1	0·376	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34	Spodiumfabriken	4	0·706	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.
35	Eis-Verladegeleise	3	0·873	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
36	Militärmagazine	13	23·583	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
37	Brunnenproducte	1	0·133	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Pulverfabrik	3	4·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
39	Briquettefabrik	1	0·620	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	Seifenfabrik	3	1·220	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
41	Confinirungsanstalten, Viehmärkte und Schlachthäuser	4	3·499	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
42	Leim-, Gelatine- u. Knochenfett-Fabriken	1	0·580	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
43	Email- und Metallwaaren-Fabriken	2	0·565	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen	1349	1065·768	1	2	2	5	2	9	44	1	1	4	18	18	10	1	67	33	34	59	4	23	35	37	5	7	1	3	8	3	7	1	5	2	8	1	2	1	16	6	5	1	3	2

Hievon vertheilen sich auf den Rayon der

Anzahl der Schleppbahnen für

				II. Fremden Staatsbahnen auf österr. Gebiete		III. Privatbahnen																																Im Vergleiche mit dem vorjährigen Stande resultirt im Gesammten ein			
																																						Zuwachs		Abfall	
Wels-Aschach	Wels-Unterrohr	Wotic-Selčan	Zeltweg-Fohnsdorf (Antonischacht)	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen	Achensee-Zahnradbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bozen-Meraner Bahn	Böhmische Commercialbahnen	Böhmische Nordbahn	Böhmische Westbahn	Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Deutschbrod-Humpoletz Localbahn	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kremsthalbahn-Gesellschaft	Kuttenberger Localbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mährisch-schlesische Centralbahn	Mori-Arco-Riva a G. Localbahn	Neutitscheiner Localbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	Reichenberg-Gablonz	Salzburger Localbahn	Steiermärkische Landesbahnen	Steyrthalbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Stauding-Stramberger Localbahn	Eisenbahn Wien-Aspang	Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellschaft	Wiener Verbindungsbahn	Anzahl	Länge in km	Anzahl	Länge in km
.	.	.	2	.	.	.	65	.	1	.	14	.	44		11	33	7	.	.	.	.	.	.	3	8	4	.	.	.		4	2	.	.	.	.	.	5	10·997	5	8·142
.	.	.	.	.	.	.	1	.	16	14	6	1	4	.	.	35	.	.	2	.	5	.	.	22	50	1	.	1	.	.	.	6	.	.	.	.	.	6	7·668	.	.
.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	.	12	1	5	.	1	21	2	1	.	3	1	.	.	3	17	.	.	.	3	1	16	1	2	1	1	.	.	10	21·911	4	19·200
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	.	1	.	1	6	1	.	.	.	3	.	.	4	2	2	.	.	.	3	2	1	.	.	.	.	1	3	1·280	3	20·716
.	.	.	.	.	.	1	1	2	.	2	2		.	.	4	7	.	1	.	.	1	.	1	6	9	1	1	.	.		6	2	.	.	.	.	.	9	1·783	1	0·404
.	.	.	.	.	1	.	3	1	.	.	5	.	.	.	.	8	1	1	.	1	.	.	.	.	3	.	.	2	.		4	1	4	.	.	.	.	5	1·366	.	0·022
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	2		.	.	.		7	2	.	1	.		1	1	0·827	2	1·310
.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	4	.	1	.	.	2	.	.	2	3	.	.	.	.	1	1	.	1	1	.	.	.	6	3·706	.	.
1	1	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	2		.	2	2	.	.	.	.	.	5	1	.	3	3	8		5	1·721	.	.
.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	3	.	1	.	.	.	2	.	1	.	.	.	.	.	1	4	1	3	.	.	.	4	1	.	.	2	.	.	1	2·316	.	0·695
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·181	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	3	.	1	1	.	.	.	.	.	7	.	1	.	.	1	3	.	.	.	.			7	4·928	1	1·597
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·095
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	6	.	1	.	.	2	4	.	.	.	.			3	0·274	3	3·433
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	2	1	.	1	.	2	3	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	0·002	.	0·182
.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	1	.	.	1	1	.	4	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	1	3	.	.	.	.	.	3	1·146	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	0·351	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	1	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·026	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·499
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.		.	.	3	.	.	1	.	.	.	2	0·384	.	1 309
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	1	4	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	0·505	1	0·200
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·540	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·081	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·335	.	.
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·427	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	0·105
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·769
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	0·104	.	0·118
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1·442		.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.						.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	1	1	4	3	3	1	79	5	17	35	42	9	62	1	21	156	12	7	3	4	17	1	2	63	144	9	6	3	4	9	75	21	7	8	6	8	2	76	64·601	23	53·796

Inland.

Parlamentarisches.

Die Eisenbahn-Commission des Herrenhauses hat den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen, durch den Referenten Freiherrn von Czedik vorgelegt. Der Bericht erörtert den Inhalt der Vorlage und bemerkt dann: Rücksichtlich der Auswahl der gesetzlich sicherzustellenden Localbahnen muss der im correspondirenden Berichte des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai l. J. ausgesprochenen Ansicht beigepflichtet werden, dass bei dieser Vorlage nicht auf die verschiedenen Länder und Landestheile und auch nicht auf Einhaltung eines allfälligen Planes, bezw. auf eine gleichmässige Repartition Rücksicht genommen werden kann, und dass es sich hier vielmehr um die individuelle Fertigstellung je nach den vorhandenen Bedingungen handelt. Zu den letzteren muss allerdings die Bereitwilligkeit von Ländern und Interessenten für das Zustandekommen von Localbahnen gezählt werden, und kann es daher nicht wundernehmen, dass von den sechzehn Linien der gegenwärtigen Vorlage fünfzehn in Böhmen, Galizien und Niederösterreich gebaut werden sollen, wo im Wege der Landesgesetzgebung die Geneigtheit zur finanziellen Betheiligung an Localbahnen principiell ausgesprochen ist und für die geeignete Vorbereitung vorsorgende Landeseisenbahnämter errichtet worden sind. Von diesen sechzehn Bahnen entfallen sieben auf Böhmen, fünf auf Galizien, drei auf Niederösterreich und eine auf Salzburg, und befinden sich von den gleichfalls in 1895 durch Länder und Interessenten allein sichergestellten Localbahnen weitere fünf Linien ebenfalls in Böhmen und Galizien.

Das hohe Abgeordnetenhaus hat die Regierungsvorlage in einigen Punkten abgeändert. Die Modificationen in den Artikeln 2, 3, 10 und im Titel des Gesetzes sind nur formaler Natur. Wichtiger jedoch ist die im Artikel 4 vorgenommene Herabsetzung der von Böhmen und von den Interressenten zur Sicherstellung der Linie Karlsbad—Marienbad zu leistenden Beiträge von 1,375.000 fl. auf 1,075.000 fl. Der abgestrichene Betrag von 300.000 fl. repräsentirt den Werth der der Stadtgemeinde Karlsbad gehörigen „Donitzer Gründe" für den Karlsbader Centralbahnhof (in Gemeinschaft mit der Linie Karlsbad—Johann-Georgenstadt), deren Inanspruchnahme noch keineswegs feststeht, für welche aber der Staatsverwaltung innerhalb 3 ½ Jahren die Option freigestellt werden soll. Durch den Abstrich von 300.000 fl. soll die Stadtgemeinde der Reservirung dieser zur Erweiterung des Bahnhofes eventuell erforderlichen Baugründe nicht enthoben sein; es soll jedoch der Werth derselben nicht sofort bestimmt, sondern die Feststellung des Preises dem Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung und beim Abgange eines solchen durch freiwillige gerichtliche Schätzung festgestellt werden. Dementsprechend wurde auch der Artikel XI, der die Bewerthung von Baugründen allgemein regelt, modificirt. Indem sich die Commission mit diesen Abänderungen einverstanden erklärt, stellt sie nunmehr den Antrag: „Das hohe Herrenhaus wolle dem Gesetzentwurfe in der vom hohen Abgeordnetenhause angenommenen Fassung auch seinerseits die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Prag. Herstellung eines Industriegeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Wittingau hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für ein normalspuriges Industriegeleise von der Station Wessely zur Spiritusfabrik der Firma M. Fischl's Söhne für den 15. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Wittingau betraut. [G.-I.-Z. 11.215.]

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Linie Gablonz—Tannwald: Uebergabe der Wege und Wasserläufe.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. und 29. November, ferner am 13. und 15. December 1894 durchgeführten commissionellen Amtshandlung, betreffend die Uebergabe der anlässlich des Baues der Linie Gablonz Tannwald hergestellten Wege und Wasserläufe an die betheiligten Interessenten, wurden die Commissionsanträge bestätigt und die weitergehenden Forderungen der Interessenten als gesetzlich nicht begründet abgewiesen. Bezüglich jener Aenderungen, welche auf Grund der von der Bahnverwaltung gemachten Zugeständnisse an die Interessenten herzustellen sind, wurde der Ausführungstermin bis Ende September l. J. festgesetzt. [20. Mai, ZZ. 1429 und 8787.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Errichtung der Haltestelle Karolinenthal: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Errichtung der Haltestelle Karolinenthal in km 32·8/33·0 für den 17. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 11.341.]

— (Vergrösserung eines Depôtschuppens in Nimburg.) In der Station Nimburg wird der für Depotzwecke bestimmte Schuppen um 8 m verlängert. [23. April, Z. 16.118.]

— (Linie Pardubitz — Liebau: Geleisevermehrung und Rampenvergrösserung in Königgrätz.) In der Station Königgrätz werden aus Anlass des gesteigerten Verkehres die Geleise vermehrt und die damit in Verbindung stehenden Rampen vergrössert. [27. März, Z. 5405.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Signalhütte in Chlumetz.) In der Station Chlumetz wird nächst dem Wächterhause Nr. 15 Pa. als Unterkunftsraum für den Stationsaufseher und den diensthabenden Weichenwächter eine Signalhütte aufgestellt. [5. Mai, Z. 17.527.]

— (Sicherungsanlage in Skřivan.) In der Frachten-Haltestelle Skřivan wird für Zwecke der dortigen Zuckerfabrik eine Weichen-Signalsicherungsanlage hergestellt. [26. April, Z. 24.056.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Pardubitz — Seidenberg: Stellenweise Einwölbung des Hemmrich-Tunnels.) Die durch Witterungseinflüsse schadhaft gewordenen Stellen des Hemmrich-Tunnels von km 175·64 bis 175·66, 175·77 bis 175·78, 175·83 bis 175·84 in der Länge von 35·3 m werden neu eingewölbt. [21. Mai, Z. 21.322.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Diverse bauliche Herstellungen in Seidenberg.) In der Station Seidenberg gelangten nachstehende Herstellungen zur Ausführung: ein Dienstzimmer für Zwecke des kgl. preuss. Zollamtes, eine Telephonanlage für den Verkehrsdienst, Bretterverschalung an der Dienstwohnung des Magazinsvorstandes, Anbringung eines Wasserstandszeigers am Wasserstationsgebäude, Verbesserungen am Wohngebäude der Bahnbediensteten, ein dritter Bottich für die Wasserversorgung und schliesslich Pflasterung der Zufahrtsstrasse zur Station. [4. April, Z. 13.346.]

Bozen-Meraner Bahn. (Vergrösserung eines Kohlenmagazins in der Station Meran.) Das von der Bozen-Meraner Bahn vorgelegte Project, betreffend die Vergrösserung des in der Station Meran bestehenden Kohlenmagazins des Carl Fritzweiler, wurde zur Ausführung genehmigt. [30. Mai, H.-M.-Z. 31.113.]

Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au. (Herstellung einer Wasserleitung.) Das vom steiermärkischen Landeseisenbahnamt vorgelegte Project für die Herstellung einer Wasserleitung innerhalb der Bahngrenzen in km 12·3,5 der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au und Führung der Rohrleitungen durch die Durchlassobjecte in km 12·3/4 und km 12·4 5 wurde genehmigt. [30. Mai, H.-M.-Z. 30.745.]

Projectirte Localbahn Přikaz—Mähr.-Neustadt. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von Carl Mekiska, Bürgermeister in Littau, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Přikaz der k. k. Staatsbahnlinie Olmütz—Cellechowitz—Kosteletz über Littau nach Mähr.-Neustadt zum Anschlusse an die gleichnamige Station der k. k. Staatsbahnlinie Sternberg—Hannsdorf—Ziegenhals und die von der projectirten Localbahn abzweigenden Schleppbahnen

a) zur Actienbrauerei in Littau,
b) über Michlowitz nach Köllein nebst Ausästungen zur Ziegelei in Littau und zum Brauhause in Haniowitz und
c) zur Ziegelei bei Mähr.-Neustadt, sämmtlich normalspurig, endlich
d) für eine schmalspurige Schleppbahn mit animalischem Betriebe von Littau zu den Kalksteinbrüchen nächst Lautsch unter Einbeziehung der bestehenden Secundärstrecke Schwarzbach—Littau der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Trassenzug der Hauptlinie

die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission auf den 25. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkshauptmann Franz Nawratil betraut. [H.-M.-Z. 33.672.]

Projectirte Localbahn Lemberg (Kleparów) - Janow. (Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat hinsichtlich des von der k. k. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg vorgelegten Projectes der Endstrecke der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janow die

politische Begehung und Enteignungsverhandlung auf den 26. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[H.-M.-Z. 34.306.]

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 13. Mai vorgenommenen politischen Begehung des Projectes der Wiener Tramway-Gesellschaft für eine Verbindungscurve zwischen den Remisengeleisen im XIII. Bezirk, Schwendergasse, und dem currenten Geleise der Linie Wien—Penzing für den Serpolletwagen wurde Seitens der k. k. Statthalterei in Wien der Bauconsens ertheilt.
[H.-M.-Z. 34.415.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localverkehr zwischen Lemberg und Brzuchowice.) Laut Kundmachung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurden für die Zeit vom 12. Mai bis incl. 10. September zwischen Lemberg und Brzuchowice an Wochentagen die Localzüge Nr. 2263 und 2288, dagegen an Sonn- und Feiertagen die Localzüge 2281 und 2288 in Verkehr gesetzt. Von Lemberg nach Zimnawoda-Rudno wurde für die obige Dauer der Localzug Nr. 98 eingeführt.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung und den Ausbau der projectirten Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 61 vom 22. Mai verlautbart den vom kgl. ungar. Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, den Ausbau der Localbahn Kecskemét-Fülöpszállás (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 53 ex 1894, Vorconcession Post 1) betreffend. Concessionswerber für diese von der Station Kecskemét der donau-linksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg—Budapest—Kecskemét—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus projectirte, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende und zu betreibende Linie sind Eduard Weber, Vorstand des Kecskeméter Weinbauvereines „Helvetia" und dessen Vereinsmitglied Valentin Eötvös. Die effectiven Baukosten dieser die obgenannte Linie von deren St tion Kecskemet aus mit Berührung der Kecskeméter Borstenvieh-Mastanstalten sowohl als die Weinbaucolonie „Helvetia" in der Station Fülöpszállás mit der Hauptlinie Budapest—Fülöpszállás—Zimony (Semlin)—Belgrad verbindenden, 39·2 km langen Linie sind mit 1,200.000 fl., d. i. 30.612 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Ergänzung und Modification einzelner Bestimmungen des Gesetz-Artikels XIII ex 1881 über die Art und Weise der Durchführung der Waarenstatistik betreffend.) Der vom kgl. ungar. Handelsminister hierüber der Legislative vorgelegte Gesetzentwurf lautet:

§ 1.

Der § 2 G.-A. XIII ex 1881 wird ausser Kraft gesetzt, und tritt an Stelle desselben folgende Bestimmung:

Die Anmeldung der Sendungen geschieht schriftlich auf einem zu diesem Zwecke ausgegebenen Waaren-Declarationsblanket. Zur Anmeldung der im Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehre vermittelten Sendungen sind mit 10 Heller-Stempel versehene Blankets zu benützen.

Auf allen Waarendeclarationen muss ausgewiesen werden: die Bezeichnung, nähere Bestimmung und Menge der Waaren; weiter der Name jenes Landes, auf dessen Gebiet der Ursprungs- und Bestimmungsort der Waaren liegt, schliesslich im Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehr der Name der Auf- und Abgabsstation.

§ 2.

Alinea 2 des § 6 G.-A. XIII ex 1881 wird ausser Kraft gesetzt, und tritt an dessen Stelle folgende Bestimmung:

Ueber die auf das Gebiet der Länder der ungarischen Krone auf der Eisenbahn oder per Schiff anlangenden Sendungen hat der Adressat die Waarendeclaration auszustellen und dieselbe der Eisenbahn- oder Schiffahrts-Unternehmung vor Uebernahme der Sendung zu übermitteln.

§ 3.

§ 9 G.-A. XIII ex 1881 wird durch folgende Verfügung ergänzt:

Wer wissentlich eine unwahre Daten enthaltende Declaration übergibt, macht sich einer Uebertretung schuldig und wird mit einer Geldstrafe von 2 bis 100 Kronen bestraft, welche im Nichteinbringungsfalle in Haft umgewandelt werden kann. Diese Geldstrafe wird zu Zwecken der Waarenstatistik verwendet. Zur Prüfung und Beurtheilung dieser Uebertretung sind die Gewerbebehörden competent.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der Handelsminister, resp. der Banus von Croatien, Slavonien und Dalmatien betraut.

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli ins Leben.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 18. Mai 1895, Z. 16.549, dem Oberstuhlrichter Béla Botka für folgendes normalspurige Localbahnnetz:
   a) eine von der Station Detta der Linie Temesvár—Detta—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Bánlak, Szóka und die Gemarkung der Gemeinde Partos-Nagy-Gaj in der Station Zichyfalva mit der Linie Nagy-Becskerek—Zichyfalva—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen verbindende Linie;
   b) eine von der Station Zichyfalva der Linie a) abzweigende und diese über Szent-János, Ürmenyháza, Vég-Szent Mihály und die Gemarkung der Gemeinde Sándos-Petrovosello in der Station Alibunár mit der Linie Versecz—Alibunár—Kubin-Dunapart verbindende Linie;
   c) eine von der Station Alibunár der Linie b) abzweigende und diese über Petrovosello, Réva-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Franzfeld in der Station Ferenczhalom mit der Linie Nagy-Becskerek—Ferenczhalom—Pancsova verbindende Linie;
   d) eine von der zukünftigen Station Partos-Nagy-Gáj der Linie a) abzweigende, bis Denta führende Linie,

   insgesammt auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 18. Mai 1895, Z. 19.361, den Reichstagsabgeordneten Emerich Szabó und Dr. Franz Ováry für folgendes normalspurige Localbahnnetz, und zwar:
   a) eine nach Ausbau der projectirten Localbahn Veszprém-Dombovár (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 124 ex 1894) von der mit der Linie Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Veszprém—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring (—Graz) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen gemeinsamen Station Veszprém abzweigende, über Szent Kiraly-Szabadja, Felsö-Örs, Pazolnak, Balaton-Kövesd, Arács, den Badeort Balaton-Füred, Aszofö, Örvényes-Akali, Zánka und die Gemarkung der Gemeinde Köves-Kálla bis Kövágó-Örs führende Linie;
   b) eine von Kövágó-Örs, eventuell Káptalantót oder Badacsony-Tomaj bis Tördemicz führende Linie;
   c) eine von Tördemicz oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie b) abzweigende und diese über Szigliget und Balaton-Ederics in der Endstation Keszthely mit der Localbahn Balaton-Szent-György—Keszthely verbindende Linie;
   d) eine von der zukünftigen Station Szent Király-Szabadja der Linie a) abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Vörösberény mit der Schiffsstation Almádi der Plattensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verbindende Linie,

   insgesammt auf die Dauer eines Jahres.

Bau der Székler Bahnen. (Ausführungsmodus.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat angeordnet, dass der Bau der Székler Bahnen, d. i. der Linien Sepsi-Szent-György—Csik-Szereda—Csirákos—Szász-Régen, Gyergyó-Szent-Miklós—Szasz-Régen (Sächsisch-Regen), ferner eine von der zukünftigen Station Csik-Szereda der Hauptlinie abzweigende, über Csik-Somlyó durch den Ghymes-Pass bis zur ungarisch-rumänischen Landesgrenze führende Linie, welche im Sinne des Art. II der zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Rumänien abgeschlossenen Convention (G.-A. XL ex 1891 [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1891 und Nr. 130 ex 1894]) durch die kgl. ungarische Regierung herzustellen sind, ohne Aufschub in Angriff genommen werde, aus welchem Anlasse die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit der Ausführung der Bauarbeiten

betraut wurde. Die erste in Angriff zu nehmende Theilstrecke ist die von der zukünftigen Station Csik-Szereda abzweigende, mit Ueberwindung bedeutender Terrainschwierigkeiten durch den Ghymes-Pass bis zur Landesgrenze zum Anschlusse an das rumänische Eisenbahnnetz herzustellende Verbindungslinie, deren Bau von der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Submissionswege vergeben werden wird. Jene Baufirmen ohne Unterschied der Nationalität, welche sich an der Ausführung dieser Arbeit zu betheiligen gedenken, erhalten zu ihrer Orientirung Einsicht in die Baupläne, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest (VI. Theresienring 56, Mappenarchiv) aufliegen.

Projectirte Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe von Budapest (II. Stadtbezirk Ofen) nach Budakesz. (Politisch-administrative Begehung.) Am 26. Mai fand unter Führung des Sectionsrathes des kgl. ungarischen Handelsministeriums Josef Stettina und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Communalbehörden, sowie der Anrainer die politisch-administrative Begehung der von der Baufirma Salesius Cathry vom zukünftigen rechtsuferseitigen Brückenkopfe (II. Stadtbezirk Ofen-Taban) der nächst dem Eskütér (Schwurplatze) zu erbauenden Staatsbrücke aus bis Budakesz (im Schwabenberg-Gebirgsstocke) projectirten Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe statt. Die zu erbauende Linie wird seinerzeit nach erfolgtem Ausbau der Eskütér-Brücke überdies bis zum donaulinksuferseitigen Quai, somit bis in den Bereich des IV. Stadtbezirkes (Pest-Innerstadt) geführt und ausserdem stromabwärts längs dem rechtsuferseitigen Donauquai bis zu der im Bau begriffenen Staatsbrücke nächst dem Vámhaztér (Zollamtsplatz) verlängert werden.

Schiffahrt.

Bureau „Veritas“. (Unfälle zur See im Monate April.) Die Administration des Bureau „Veritas“ hat die Liste der Seeunfälle veröffentlicht, welche im Laufe des Monates April zur Kenntniss gelangten. Wir entnehmen dieser Publication folgende statistische Daten: Verlust an Seglern: 8 amerikanische, 3 dänischer, 9 deutsche, 14 englische, 4 französische, 3 holländische, 1 italienischer, 15 norwegische, 2 russische, 2 schwedische, 1 türkischer, zusammen 62. In dieser Zahl sind 11 vermisste Segelschiffe mitinbegriffen. Verlust an Dampfern: 1 amerikanischer, 1 dänischer, 1 deutscher, 4 englische, 1 französischer, 1 hawaiischer, 2 norwegische, 1 schwedischer, zusammen 12. Ursachen der Verluste an Seglern: Strandung 19, Zusammenstoss 4, Feuer 3, gescheitert 1, abandonnirt 16, condemnirt 8, vermisst 11, zusammen 62; an Dampfern: Strandung 5, Zusammenstoss 4, Feuer 1, gescheitert 1, condemnirt 1, zusammen 12.

Ungarische Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft (früher Raaber Dampfschiffahrt-Gesellschaft). (Ordentliche Generalversammlung und Auflösung der Gesellschaft.) Am 30. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Koloman Radó und in Anwesenheit von 35 Actionären mit 8857 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ungarischen Dampfschiffahrt-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau stellte der Vorsitzende den Antrag auf Liquidirung der Gesellschaft und legte der Versammlung den vorbehaltlich der Ratificirung mit der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft als präsumtiven Rechtsnachfolgerin der aufzulösenden Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 16 und 24) abgeschlossenen Vertrag zur Genehmigung vor. Der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zählt alle im Laufe des Jahres vorgekommenen Begebenheiten und Verfügungen im Detail auf und beantragt, vom Reingewinn per fl. 59.602·94 dem Reservefond fl. 5960·29 zuzuweisen, als Tantième der Direction fl. 5960·29 auszuscheiden, je fl. 1192·06 als Remuneration des Verkehrsdirectors und der Beamten zu bestimmen, vom Restbetrage aber, welcher sich mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldo von fl. 9426·90 auf fl. 54.725·14 erhöht, fl. 50.000 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 5 per Actie = 5 pCt. zu verwenden, und fl. 4725·14 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Verlesung des Aufsichtsraths-Berichtes wurden die Anträge der Direction genehmigt, den Functionären das Absolutorium ertheilt und bestimmt, dass die Dividende vom 1. Juni angefangen zur Auszahlung gelange. Die Direction brachte hierauf den Vertrag zur Vorlage, mit welchem vorbehaltlich Genehmigung der Generalversammlung und des kgl. ungarischen Handelsministers sämmtliche Werke, Vorräthe, Immobilien und andere Vermögensbestandtheile des Unternehmens an die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Actiengesellschaft um den Betrag von fl. 997.000 verkauft wurden. Director Dr. Julius Rosenberg legt dar, dass die Baarbestände und Forderungen der Gesellschaft auch weiter deren unumschränktes Eigenthum bilden, dass sich derzeit der Betrag, welcher auf jede einzelne Actie entfallen wird, wohl nicht bestimmen lasse, dass jedoch die Summe eine grössere sein werde, als der Nominalbetrag der Actie ausmachen wird. Die Generalversammlung ratificirte den Vertrag mit Stimmeneinhelligkeit, bestimmte, insofern das Gesetz dies nicht fordern sollte, von der Abhaltung einer weiteren Generalversammlung abzusehen, und autorisirte den Aufsichtsrath, sowohl der Direction für die Zeit vom 1. Jänner bis 15. Juni 1895, als auch dem zu wählenden Liquidationscomité das Absolutorium ertheilen zu können. Zum Schlusse erfolgte die Wahl dreier Liquidatoren. Es wurden gewählt: Geheimer Rath Koloman von Radó, Dr. Julius Rosenberg und Samuel Hoffmann.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. Juni.

Adriatischer Dienst.

18. Juni,	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.
19. „	um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
19. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
20. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
20. „	um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.
21. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Danae“, Capitän L. de Leitner, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Tran, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
21. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
22. „	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.
23. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Tihisco“, Capitän A. Petris, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.
23. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. Juni,	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora“, Capitän A. Mocole, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Ferner nach Vathy, Tschesmè, Mytilene und Rhodus.
19. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Vesta“, Capitän G. Mariani, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Santi Quaranta, Corfu, Santa Maura, Argostoli, Catacolo, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen und Gallipoli. Ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.
20. „	um 4 Uhr Nachm.: Dampfer „Helios“, Capitän G. Gutmann, nach Syrien und Karamanien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Alexandrien, Alexandrette, Mersina, Smyrna etc.
21. „	um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Imperator“, Capitän R. Deperis, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Tripolis, Larnaca, Limassol und Rhodus.
22. „	um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Diana“, Capitän G. Klausberger, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

20. Juni,	um Mitternacht: Dampfer „Gisela“, Capitän R. Mitis, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Suez, Massaua, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„	nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.
3. Juli,	um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Orion“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.

Brasilianischer Dienst.

30. Juni,	Dampfer „Pandora“, Capitän G. Morovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe des I. Nachtrages zum Fahrschein-Verzeichnisse.

Mit 15. Juni 1895 gelangt der Nachtrag I zum Fahrschein-Verzeichnisse, giltig vom 1. Mai 1895, zur Einführung.

Wien, am 15. Juni 1895. [422]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung des Tarifnachtrages V.

Mit Giltigkeit ab 1. Juli 1895 gelangt der V. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mittelst Dampfschiffen auf dem Bodensee vom 1. August 1890 zur Ausgabe.

Derselbe enthält Fahrpreise für einfache Fahrt, sowie für Hin- und Rückfahrt zwischen Bregenz, Hard und Constanz einerseits, Arbon andererseits, ferner zwischen Constanz einerseits, Hard und Rorschach andererseits.

Wien, am 15. Juni 1895. [423]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rundreiseverkehr auf dem Bodensee und dem Rhein und angrenzenden Eisenbahnstrecken.

Einführung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit ab 1. Juli 1895 gelangt ein Tarif für den vorgenannten Rundreiseverkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält Fahrpreise für 17 Rundreisetouren.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1895. [424]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages V.

Am 1. Juli 1895 gelangt Nachtrag V zum Tarife für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Aenderungen von Stationsnamen, neue und ermässigte Frachtsätze, Aufhebung von Frachtsätzen und ein neues Verzeichniss der Schleppbahn-Gebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1895. [425]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Abfertigung von Frachtgütern in vollen Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen Wien und Simmering der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 140 vom 1. December 1888, Kundmachung Nr. 808, enthaltenen Bestimmungen bezüglich der Abfertigung von Frachtgütern in vollen Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und den Stationen Wien und Simmering der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits werden mit Beziehung auf den Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894, dahin ergänzt, dass rücksichtlich der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Wien E.W.A. die Frachtsätze der Relation Wien Südbahnhof transit—Wien E.W.A. transit des vorbezeichneten Tarifes zur Berechnung zu gelangen haben.

Wien, am 14. Juni 1895. [426]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1895 giltigen Tarife, Theil III, Heft 2.

Mit 1. Juli 1895 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. August 1895 gelangt der angeführte Nachtrag zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

A. Einbeziehung der Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linie Olmütz [exclus.]—Troppau [exclus.]) sammt Seitenlinien in den Tarif.
B. Aenderung der Reexpeditionsbestimmungen.
C. Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 15. Juni 1895. [427]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Jänner 1895).

Aufhebung eines Frachtsatzes.

Der im vorbezeichneten Anhange sub Post 38 für Dungkalk bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Tótvárad nach Wien enthaltene Frachtsatz von 60 kr. ö. W. per 100 kg wird mit Giltigkeit vom 1. August 1895 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 15. Juni 1895. [428]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen den Stationen Habichtstein und Zwickau in Böhmen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn einerseits und der Station Aussig der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits via Bodenbach.

Ausgabe von Personenzugs-Fahrkarten III. Classe.

Für den directen Personenverkehr zwischen den angeführten Stationen gelangen ab 1. Juli 1895 einfache Personenzugs-Fahrkarten III. Classe zum Preise von fl. 1·07 für Habichtstein—Aussig (St.E.G.), bezw. fl. 1·17 für Zwickau i. B.—Aussig (St.E.G.) via Bodenbach zur Ausgabe.

Wien, am 15. Juni 1895. [429]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auch im Namen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Czechowitz.

Am 20. Juni 1895 wird die in der Strecke Dzieditz—Saybusch-Zabłocie zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegene Haltestelle Czechowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung über die Eröffnung dieser Haltestelle, sowie aus den für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen zu ersehen.

In dieser Haltestelle werden die in der Strecke Dzieditz—Bielitz, bezw. Saybusch-Zabłocie verkehrenden Personenzüge Nr. 1317, 1331, 1319, 1315, 1326, 1316, 1332, 1318 und 1320 zur Aufnahme und zum Absetzen der Reisenden und des Reisegepäcks anhalten.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge von der Haltestelle Czechowitz sind aus der vorerwähnten Kundmachung zu entnehmen.

Wien, am 15. Juni 1895. [430]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
972	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, u. zw.: Mauer- und Dachziegel (Pfann-), Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlichem, nicht feuerfestem Thon), gebrannt, aus der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Böhmisch-Leipa Stadt	Niemes	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht pro Frachtbrief für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	10·3 kr.	6·0 kr.	4·3 kr.	Im Kartirungswege		
973	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Thonerde der Pos. E, 20, Chamotte und Chamotte-Steine der Pos. C, 8, Chamottemörtel und Mehl der Pos. C, 9, Backsteine aus Chamotte oder aus feuerfestem Thon, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse aus der Pos. Z, 1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Gross-Opatowitz	Triebitz transit	Bei frachtgutmässiger Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	15 kr.	13 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
				Gross-Opatowitz	Prossnitz transit				17 kr.	15 kr.	2 kr.			
974	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Steine der Position S—58 der Güterclassification im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893 und Schotter	Bošic (L.B.)	Peček	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	kr. 8·2	kr. 5·5	kr. 2·7	Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen der Transporte haben die Parteien zu besorgen
					Sadska (L.B.)				15·7	8·0	7·7			
975	St.E.G.		Die Publication in Nr. 144 dieses Blattes vom 15. December 1894 unter fortlaufender Nr. 2359 wird dahin ergänzt, dass für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse russischer Provenienz als Frachtgut nach den in der Publication angeführten österreichischen Stationen, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken, unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandtarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife laut der vorerwähnten Verlautbarung zugestandenen Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterr.-Russischen Grenztarifes, erstere Berechnungsweise Anwendung zu finden hat.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
976	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	L j e s k o v i c a	Wien St.E.G. " K.F.N.B. " Matzleinsdorf Schwechat-Kledering	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif, bezw. Westungar.-österr. Eisenbahn-Verbandstarif	Besteht kein directer Frachtsatz	81 Kreuzer		Im Kartirungswege		
977	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	R a i t z	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Mai 1896	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	45·2 kr.	41·6 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
978	**Südbahn-Gesellschaft**		Holz des Specialtarifes 2, rangirend unter Pos. H—19 Ziffer 1 und 3 des Tarifes Theil I	M a r k t - T ü f f e r	Z á g r á b S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	L o c a l t a r i f	62 Heller incl. ungar. Steuer	46 Heller incl. ungar. Steuer	16 Heller	Im Kartirungswege		
979	**Südbahn-Gesellschaft**	K. k. österr. Staatsbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn	Ordinäre Glasflaschen	Neusattl	Fiume und Triest	Die in der Nr. 43 dieses Blattes vom 11. April l. J. auf Seite 694 unter der fortlaufenden Nr. 668 verlautbarte Frachtermässigung kommt unter den dort ersichtlichen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende l. J. auch für Sendungen zur Anwendung, welche nach **französischen und spanischen** Häfen zum Exporte gelangen.								

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. In der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1894, sub Post 2845, muss es in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" in der fünften Zeile anstatt „im Ausnahmetarife Nr. 3 B" richtig **„im Ausnahmetarife Nr. 2 B"** heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 20. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. Mai 1895 dem vom niederösterreichischen Landtage in dessen Sitzung am 25. Jänner 1895 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 15. Juni 1895. H.-M.-Z. 32.218/L.-B.-A.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Juni 1895 dem vom schlesischen Landtage in dessen Sitzungen am 1. und 5. Februar 1895 beschlossenen Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Wien, am 15. Juni 1895. H.-M.-Z. 33.466/L.-B.-A.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 10. Juni 1895, Z. 30.107, an die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Aenderung der Verpackungsvorschriften im Sinne des Beschlusses der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hat mit Eingabe vom 20. Mai l. J., Z. 3003, das angeschlossene, auf Grund von Anträgen der Handelskammern, einzelner Corporationen, Vereine und Industriellen abgefasste Gutachten anher unterbreitet, welches die nachstehenden Anträge umfasst:

A. Anträge, betreffend die Verpackungsvoschriften im Sinne des Beschlusses der Enquête über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben (S. 17 des Protokolls);
B. Anträge, betreffend das Verzeichniss der nach dem Ladegewichte tarifirenden Waaren;
C. Anträge, betreffend die Beförderung von Gütern in offen gebauten Wagen;
D. Anträge, betreffend die Beförderung von Getreide in sogenannten Normalwaggons.

Von diesen Anträgen wären jene sub B Angesichts der über den Gegenstand dieser Anträge bereits auf Grund der Eingaben der einzelnen Handelskammern und Corporationen von der Directoren-Conferenz gefassten Beschlüsse und mit Rücksicht auf den h. a. Erlass vom 31. Mai l. J., Z. 28.953 (V.-Bl. Nr. 66 ex 1895), in der Directoren-Conferenz nicht weiter zu behandeln.

Anlangend die Anträge sub A wird bemerkt, dass der unter A b), Ziffer 1, lit. k), enthaltene Antrag, wonach hinsichtlich der Streichhölzer in Nr. III der Anlage B zu § 50 des Betriebsreglements die Worte „aus starkem Eisenblech oder“ eliminirt werden sollen, in der in Budapest am 30. Mai l. J. abgehaltenen Vorconferenz, betreffend die Revision des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, zur Sprache gebracht und hiebei anerkannt wurde, dass diese Eliminirung nicht nothwendig erscheint, nachdem Niemand verpflichtet ist, solche Behälter aus starkem Eisenblech zu verwenden.

In dieser Vorconferenz wurde ferner der unter C, Ziffer 2, gestellte Antrag wegen Aenderung der Nr. XII der Anlage B zu § 50 des Betriebsreglement in dem Sinne, dass Grünkalk (d. i. ungelöschter Kalk) nur in ge-

deckten Wagen zu befördern sei, als berechtigt anerkannt, und wird dieser Antrag in der Berner Conferenz zur Erörterung gelangen.

Es wäre sohin auch rücksichtlich der letzterwähnten beiden Anträge Seitens der geehrten Verwaltung keine weitere Veranlassung zu treffen.

Was dagegen die übrigen in dem in Rede stehenden Gutachten enthaltenen Anträge betrifft, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, dieselben auf die Tagesordnung der nächsten Eisenbahn-Directoren-Conferenz zu setzen und über das Ergebniss der bezüglichen Berathung anher zu berichten.

Der Herr kgl. ungarische Handelsminister wird gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der betreffenden Berathung zu ermächtigen.

Wien, am 10. Juni 1895.

Der k. k. Handelsminister:
Wurmbrand m. p.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 15. Juni 1895, Z. 34.791, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Herrn Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrtsinspectorat in Budapest unterm 2. Juni 1895 das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die am 24. März d. J. eröffnete Linie

Erdöszáda—Nagy-Somkut

der schmalspurigen Localbahn Nagy-Károly—Somkut unter die Eisenbahnen aufzunehmen, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellt sind.

Das genannte Centralamt hat im Sinne von Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens diesem Gesuche Folge gegeben und die betheiligten Staaten gemäss Art. 57, Z. 1, davon benachrichtigt. Eine Aenderung der Liste der Eisenbahnen, auf welche dieses Uebereinkommen Anwendung findet, erscheint nicht nöthig, da in derselben die schmalspurige Localbahn Nagy-Károly—Somkut (als Nr. 10 unter Ungarn) ohne irgend welche Beschränkung bereits eingetragen ist. Aus diesem Grunde ist auch der wirkliche Eintritt der Linie Erdöszáda—Nagy-Somkut in den internationalen Transportdienst auf den Tag der Eröffnung derselben zurückzuführen.

Wien, am 15. Juni 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 17. Juni 1895, Z. 35.178, betreffend die Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des kgl. ungarischen Herrn Handelsministers hat das kgl. Eisenbahn- und Schiffahrtsinspectorat in Budapest unterm 4. Juni 1895 das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern ersucht, die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehende Localbahn

Szt. Lörincz-Slatina-Našic,

deren Linie Szt. Lörincz—Baranya—Sellye am 21. Mai d. J. eröffnet wurde, in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen aufzunehmen.

Diese Mittheilung ist gemäss Art. 58, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens vom genannten Centralamte entgegengenommen worden. In die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, ist die neue Bahn unter

Oesterreich-Ungarn. II. Ungarn

1. Ungarische Staatsbahnen

g^2 Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našic

aufgenommen.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 57, Z. 1, des Uebereinkommens den übrigen Vertragsstaaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. Juni d. J. Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst ist von der Eröffnung ihres Betriebes an zu rechnen, nachdem dieser von den dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstehenden Ungarischen Staatsbahnen besorgt ist.

Wien, am 17. Juni 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 8. Juni 1895, Z. 33.078, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Auf Grund einer Mittheilung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung wird bekannt gegeben, dass das von diesem Ministerium am 12. August 1892 ausgefertigte Certificat Nr. 7145 zur Bewerbung um eine Beamtenstelle wegen strafweiser Entlassung des Besitzers, Titular-Wachtmeisters Stanislaus Dyrdzinski, aus der k. k. Gendarmerie die Giltigkeit nach § 17, lit. b), des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, verloren hat.

Hienach sind die im § 11 des citirten Gesetzes vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofffciere, im Sinne des Artikels 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 98, richtig zu stellen.

Wien, am 8. Juni 1895.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1895, Z. 30.262, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 23. Mai 1895.

Verzeichniss

des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung jener an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im I. Quartal 1895 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Certificat ist rückgelangt
2432	Zeiler Mathias	.	1	.	.	.	.	1
2475	Herwy Hippolyt	.	1	.	.	.	.	1
2491	Bolek Mathias	.	1	.	.	.	.	1
2514	Degasperi Amadio Fedele	.	1	.	.	.	.	1
2528	Vogrinetz Johann	.	1	.	.	.	.	1
2538	Dachsel Julius	.	1	.	.	.	.	.
2625	Hückel Josef	.	1	.	.	.	.	.
2627	Calovini Narciso	.	1	.	.	.	.	.
2660	Rošić Franz	.	1	.	.	.	.	1
2718	Dukić Ivan	.	1	.	.	.	.	1
2773	Vlačil Franz	.	1	.	.	.	.	1
2935	Kotzmann Johann	.	1	.	.	.	.	.
3084	Onczul Leon	.	1	.	.	.	.	1
3145	Halke Josef	.	1	.	.	.	.	.
3147	Pertot Josef	.	.	.	.	1	.	1
3263	Scherz Georg [1])	.	1	.	.	.	.	.
3266	Janicki Blasius	.	1	.	.	.	.	1
3301	Chiettini Josef	.	1	.	.	.	.	1
3318	Salvetti Peter	.	1	.	.	.	.	1
3349	Aste Albin Josef	.	1	.	.	.	.	1
3440	Calza Johann Baptist	.	1	.	.	.	.	.
3475	Peham Alois	.	1	.	.	.	.	.
3688	Spielhofer Franz	.	1	.	.	.	.	1
3745	Palme Eduard	.	1	.	.	.	.	1
3758	Knoll Johann	.	.	.	.	1	.	1
3943	Zangujo Jakob Johann	.	1	.	.	.	.	.
3949	Jurišić Josef	.	1	.	.	.	.	1
4071	Skvarca Franz [2])	1	.	.	.	.	.	1
4079	Armanini Bartolomeo	.	1	.	.	.	.	1
4241	Petronio Dominik [2])	1	.	.	.	.	.	1
4918	Langenfeld Felix	.	1	.	.	.	.	.
4958	Ziška Mathias	.	1	.	.	.	.	1
5120	Kendler Josef	1	.	.	.	.	.	1
5147	Uhlik Sebald	.	1	.	.	.	.	1
5168	Zabusch Johann [3])	.	.	.	.	.	.	1
5248	Belcik Carl	.	1	.	.	.	.	1
5313	Holowatiuk Elias	.	1	.	.	.	.	.
5467	Englert Bronislaus Johann	1	.	.	.	.	.	1
5526	Hollik Georg	1	.	.	.	.	.	1
5566	Janowski Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
6124	Bernatowicz Vincenz	1	.	.	.	.	.	1
6132	Lenz Cassian	1	.	.	.	.	.	1
7002	Baredschneider Augustin	1	.	.	.	.	.	1
7010	Dollberger Leopold	1	.	.	.	.	.	1
7050	Hille Franz	1	.	.	.	.	.	1
7140	Krszyszkowski Stanisl. Michael	1	.	.	.	.	.	1
7212	Houba Franz	.	.	.	.	1	.	1
7248	Fürrutter Johann	1	.	.	.	.	.	1
7271	Strokon Johann	1	.	.	.	.	.	1
7331	Zułim Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7345	Mrach Josef	1	.	.	.	.	.	1
7506	Velkaverk Franz	1	.	.	.	.	.	1
7524	Muha Mathias	1	.	.	.	.	.	1
7540	Mecchia Anton	1	.	.	.	.	.	1
7544	Tomasi Stefan	1	.	.	.	.	.	1
7578	Dusnig Franz	1	.	.	.	.	.	1
7596	Falagiarda Tobias	1	.	.	.	.	.	1
7621	March Peter	1	.	.	.	.	.	1
7645	Milić Johann	1	.	.	.	.	.	1
7648	Smuk Johann	.	.	.	.	1	.	1
7677	Jörg Franz Josef	.	.	1	.	.	.	1
7808	Scholz Carl	1	.	.	.	.	.	1
7835	Chodań Georg	1	.	.	.	.	.	1
7886	Pollo Peter	1	.	.	.	.	.	1
7945	Jastrzebski Michael	1	.	.	.	.	.	1
7979	Kolar Anton	1	.	.	.	.	.	1
8049	Zgur Johann	1	.	.	.	.	.	1
5685	Linhard Anton [4])	.	1	.	.	.	.	1
5785	Hohl August [5])	.	1	.	.	.	.	.
6067	Bubeniček Franz [4])	.	1	.	.	.	.	.
6649	Mayer Franz [4])	.	1	.	.	.	.	.
7154	Duchek Anton [4])	.	1	.	.	.	.	.
7788	Kögl Alois [4])	1	.	.	.	.	.	1
8067	Zák Johann [4])	.	1	.	.	.	.	.
8531	Reiss Abraham Isaak [4])	.	1	.	.	.	.	.

[1]) Das bezügliche Certificat konnte nicht eruirt und wolle im Vorfindungsfalle an das k. k. Ministerium für Landesvertheidigung eingesendet werden.

[2]) Bewerber wurden bereits im Jahre 1890 zu Postamtsdienern in zeitlicher Eigenschaft ernannt; das Erlöschen der bezüglichen Certificate wurde bisher nicht verlautbart.

[3]) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun wegen Ausfolgung eines Certificates für Beamtenstellen an denselben annullirt wurde.

[4]) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

[5]) Bewerber hat bereits am 18. November 1894 das 45. Lebensjahr überschritten und war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber in Folge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung. Das Erlöschen dieses Certificates wurde bisher nicht verlautbart.

Verzeichniss jener Gegenstände, auf deren Beförderung gemäss Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden.

Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, lautet:

„Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.“

Auf Grund dieser Bestimmungen sind in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nachstehende Gegenstände von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen:

I.

Im Sinne des Art. 2, Z. 1, des Uebereinkommens sind im diesseitigen Reichsgebiete dem Postzwange unterworfen:

a) Briefe, zu denen überhaupt alle (offenen oder geschlossenen) schriftlichen, an abwesende Personen gerichteten Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden;
b) periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Inhaltes, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind.

Ausgenommen vom Postzwange dagegen ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Colli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

II.

Jene Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr im Sinne des Art. 2, Z. 2, keine Anwendung findet, können im Allgemeinen nominell nicht angeführt werden. Es kann nur auf die hinsichtlich der Dimension, des Gewichtes und der sonstigen Beschaffenheit der zu versendenden Güter bestehenden allgemeinen Vorschriften hingewiesen werden.

Vom Transporte ausgeschlossen sind demnach alle diejenigen Gegenstände:

a) durch deren Verladung die Belastung einer Achse so sehr erhöht wird, dass der Achsdruck auf einer der bei dem Transporte betheiligten Bahnlinien die für dieselbe erlaubte Grenze übersteigt;
b) nach deren Verladung das Gewicht der Güterwagen inclusive der Belastung mehr als 2·8 Tonnen per Meter der Gesammtlänge des Wagens (einschliesslich der Pufferlängen) beträgt;
c) bei deren Verladung das Lademass einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien überschritten wird;
d) deren Verladung einen grösseren Radstand der Wagen erfordert, als jenen, welcher auf einer der am Transporte betheiligten Bahnlinien zulässig ist.

Hiezu wird noch bemerkt:

ad a) Der Achsdruck darf 14 Tonnen nie übersteigen. Auf allen normalspurigen Eisenbahnen ist ein Achsdruck von mindestens 9 Tonnen zulässig. Bezüglich der Grenze des Achsdruckes auf jeder einzelnen Bahnlinie wurde von Seiten der österreichischen und ungarischen Bahnverwaltungen ein „Verzeichniss der auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen zulässigen grössten Achsdrücke“ im Jahre 1892 herausgegeben, welches jedoch bisher von der Aufsichtsbehörde weder geprüft noch genehmigt wurde.

ad b) Die Grenze von 2·8 Tonnen ist insofern keine absolute, als für Specialtransporte ein grösseres Gewicht bedingungsweise gestattet werden kann.

ad c) Auf den österreichischen Eisenbahnen gelten die in der vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im October 1893 ausgegebenen Nachweisung angeführten, bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademasse I und II. Die Lademasse unterliegen übrigens bei Ladungen von Gegenständen mit grösserer Länge mit Rücksicht auf die Befahrung scharfer Bögen und doppelgeleisiger Bahnen mit geringen Geleiseentfernungen noch mehrfachen Einschränkungen. Im Allgemeinen darf auf den österr. Bahnen die Länge einer Ladung 19 Meter nicht überschreiten.

ad d) Bezüglich der auf den einzelnen Bahnlinien zugelassenen grössten Radstände ist die vom Schweizerischen Bundesrathe auf Grund der internationalen Vereinbarung, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 15. Mai 1886 (Art. II, § 1), herausgegebene Zusammenstellung der festen Maximalradstände der im internationalen Eisenbahnverkehre zugelassenen Personen- und Güterwagen massgebend.

III.

Im Sinne des Art. 2, Z. 3, des internationalen Uebereinkommens ist in Oesterreich die Beförderung der nachstehenden Gegenstände aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten:

I. Nach Art. VI des Zollgesetzes, R.-G.-Bl. Nr. 47 ex 1882, ist die Ein- und Durchfuhr von Gegenständen der Staatsmonopole, d. i. Kochsalz, Schiesspulver, Tabak- und Tabakfabrikate, nur gegen besondere Bewilligung der competenten Behörden gestattet.

II. Nach § 16 der Durchführungs-Vorschrift zum Zollgesetz, R.-G.-Bl. Nr. 49 ex 1882, sind die nachbenannten Waaren im Verkehre beschränkt.

a) Aus Sanitätsrücksichten.

1. Getrocknetes, mit Farben bestrichenes Obst;
grünlich-goldschillerndes Ess- und Spielereigeschirr aus gebrannter Erde;
mit gesundheitsschädlichen Präparaten bemalte Kinderspielwaaren;

mit arsenhaltigen Präparaten gefärbte künstliche Blumen und Blumenbestandtheile, auf welche die Farben nur aufgestrichen oder aufgestäubt sind; mit arsenhaltigen Präparaten gefärbte oder bedruckte Gewebe (Stoffe); derlei Tapeten, weisse Schminke.

Diese Waaren dürfen ohne Rücksicht auf die Menge nur über Hauptzollämter und nur gegen Bewilligung der politischen Landesstelle des Kronlandes, in welchem der Bezugswerber wohnt, der Einfuhrverzollung unterzogen werden.

2. Zubereitete Arzneiwaaren und kosmetische Mittel, wenn sie nicht für Apotheker, sondern für Privatpersonen eingeführt werden.

Privatpersonen haben schriftlich um die Bewilligung zum Bezuge dieser Waaren bei der politischen Landesstelle des Kronlandes, in welchem sie wohnen, anzusuchen.

3. Kapern, eingelegte grüne Gemüse und Früchte (Mixed pickles). Der Bezug dieser Waaren ist an die Erfüllung der bestehenden sanitätspolizeilichen Bedingungen geknüpft.

b) Aus Sicherheitsrücksichten.

Waffen und Waffenbestandtheile, Sprengmittel und Explosivstoffe (auch Collodiumwolle) und Schiessmittel, deren Ein- und Durchfuhr von der Erfüllung der bestehenden Vorschriften abhängig gemacht wird.

III. Weiters sind durch andere specielle Verfügungen die nachstehenden Einfuhrverbote und Verkehrsbeschränkungen erlassen worden.

1. Jene Gegenstände, deren Ein- und Durchfuhr im Sinne der internationalen Reblaus-Convention vom 3. November 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105 ex 1882, und der darauf basirenden Durchführungsvorschriften verboten oder an die Erfüllung gewisser Bedingungen geknüpft ist.

Diese Gegenstände sind, wie folgt:

a) Rebpflanzen (Weinstöcke, Schnittlinge mit oder ohne Wurzeln).
b) Rebholz (dürres und frisches; in ganzen Stücken oder in Bruchtheilen) und Rebblätter.
c) Compost.
d) Spaliere und Rebpfähle, gebrauchte.
e) Rebläuse, lebende, und deren Eier.
f) Sendungen jeder Art, sobald selben Blätter der Weinrebe oder Rebholz beigegeben sind.

Diese Gegenstände sind von der Ein- und Durchfuhr ausgeschlossen.

g) Pflanzen, Sträucher und andere Gewächse aus Pflanzschulen, Gärten und Gewächshäusern (Frühbeete, Orangerien u. dgl.) mit Ausschluss der Rebe.

Die Ein- und Durchfuhr dieser Gegenstände ist nur über die im R.-G.-Bl. Nr. 107 ex 1882 bezeichneten Zoll- (Eingangs-) Aemter und nur unter gewissen Bedingungen gestattet.

h) Tafeltrauben.
i) Weinlesetrauben.
j) Trester.

Die Ein- und Durchfuhr dieser Gegenstände ist über jedes zur Zollabfertigung derselben ermächtigte Zoll- (Eingangs-) Amt und unter gewissen Bedingungen gestattet.

2. Sogenannte Feuerwerkscigarren, R.-G.-Bl. Nr. 77 ex 1865; Hanfcigaretten (indische Cigaretten); Präparate der Firma Grimault & Co., R.-G.-Bl. Nr. 46; Mattei-Präparate (elektrohomöopathische Geheimmittel des Grafen Mattei in Bologna, R.-G.-Bl. Nr. 53 ex 1886); Weissmann'sches Schlagwasser; Oleum Baunscheidti und Lebenswecker (Scarifications-Instrument), R.-G.-Bl. Nr. 179 ex 1892; mit Theerfarbstoffen gefärbte Weine, R.-G.-Bl. Nr. 134 ex 1892; amerikanische Kartoffeln, sowie Abfälle und Verpackungsmaterial solcher Kartoffeln, R.-G.-Bl. Nr. 73 ex 1875; den österreichischen oder ungarischen Geldmünzen ähnliche Spielmarken, R.-G.-Bl. Nr. 153 ex 1886, sowie allerlei Gegenstände, welche gangbaren in- und ausländischen Geldmünzen ähnlich sind, R.-G.-Bl. Nr. 163 ex 1894; Brandt'sche Schweizerpillen jeder Art, R.-G.-Bl. Nr. 135 ex 1894; Weinessenz der Firma Philipp Polak in Prag, R.-G.-Bl. Nr. 140 ex 1894; Präparate für Kunstweinbereitung von Carl Dömei in Budapest, R.-G.-Bl. Nr. 179 ex 1894; sogenannte Verstärkungsessenzen für gebrannte geistige Getränke, R.-G.-Bl. Nr. 221 ex 1894.

Die Einfuhr dieser Gegenstände, bezw. der Verkauf und Vertrieb derselben ist verboten.

3. Gifte, gifthaltige Droguen und gesundheitsschädliche Präparate dürfen nur von bestimmten Personen gegen besondere Bewilligung bezogen werden. (R.-G.-Bl. Nr. 60 ex 1876.)

Medicinalcigarren und Cigaretten mit oder ohne Tabak dürfen nur gegen besondere Bewilligung bezogen werden.

4. Im Uebrigen bestehen Verkaufs- und Bezugsbeschränkungen für eine Reihe von ausländischen Arznei- (Geheimmittel), Haarfärbe- und sonstigen kosmetischen Mitteln vorwiegend aus Sanitätsrücksichten, welche wegen deren Mannigfaltigkeit und weil dieselben zum Theil schon unter die Verkehrsbeschränkungen unter II, Post 2, und III, Post 3, fallen, hier nicht einzeln aufgezählt werden.

IV. Endlich ist zu erwähnen, dass die zum Schutze gegen Einschleppung und Verbreitung von Epidemien (vergl. das internationale Uebereinkommen vom 15. April 1893, R.-G.-Bl. Nr. 69 ex 1894, betreffend gemeinsame Massregeln zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera) nothwendigen, zum Theil auch den Eisenbahn-Güterverkehr einschränkenden Massnahmen im Reichsgesetzblatte, hingegen die aus veterinär-polizeilichen Rücksichten ergehenden temporären Vieheinfuhrsverbote in dem Anzeigeblatte des k. k. Handelsministeriums für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten von Fall zu Fall veröffentlicht werden.

Anmerkung: Zu Post II, lit. b. Die beim Eisenbahntransport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände zu beobachtenden Detailvorschriften einschliesslich der Beibringung der erforderlichen Begleitpapiere sind zu entnehmen:

a) aus der Anlage I zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892;
b) aus der einschlägigen Specialvereinbarung zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz, sowie Belgien und Luxemburg, R.-G.-Bl. Nr. 25 ex 1894;
c) aus der einschlägigen Specialvereinbarung zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland, R.-G.-Bl. Nr. 24 ex 1895;
d) aus der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126 ex 1890, be-

treffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, und aus dem dazugehörigen Einführungserlasse vom 1. August 1893, Z. 40.703 (enthalten im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt 1893, Nr. 98, S. 1564, und in der von der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien 1893 herausgegebenen Handausgabe der citirten Verordnung). [H.-M.-Z. 33.561.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 64. Sitzung des Herrenhauses vom 15. Juni erstattet Freiherr v. Czedik im Namen der Eisenbahn-Commission den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Localbahnen. Wird ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Brückenwaagen und Ladegeleise-Verlängerung nächst Holtschitz-Seestadtl.) Für Zwecke der Britannia-Gewerkschaft in Seestadtl werden beim Robertschachte nächst der Station Holtschitz-Seestadtl zwei Brückenwaagen aufgestellt und die Ladegeleise verlängert. [21. Mai, Z. 29.311.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Böhm.-Kamnitz—Steinschönau: Wasserleitung in Böhm.-Kamnitz.) Die in der Station Böhm.-Kamnitz bestehende städtische Wasserleitung wird von der Locomotivremise bis zum Stationsreservoir weitergeführt. [14. Mai, Z. 28.184.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Güterschuppen in Horatitz.) In der Station Horatitz wird ein Güterschuppen hergestellt. [27. Mai, Z. 30.748.]

— (Thorerweiterung der Wagenremise in Komotau.) In der Station Komotau werden die östlichen Thore der mit der Aussig-Teplitzer Bahn gemeinschaftlichen Wagenremise von 3·16 m auf 3·5 m erweitert. [1. Mai, Z. 19.283.]

— (Ergänzung der Einfriedung in Neusattl.) Zum Zwecke eines vollständigen Abschlusses wird in der Station Neusattl die bisher offene linke Bahnseite in km 200·370 bis 200·620 mit einem 2 m hohen Stacketenzaun sammt zwei die Zufahrt zu den Ladeplätzen vermittelnden Thoren versehen. [4. Mai, Z. 21.331.]

— (Schuppen in Karlsbad.) In der Station Karlsbad wird für die Firma Vladimir Vondraček & Co. ein 15 m langer Schuppen zur Einlagerung von Chamottewaaren und Mosaikplatten hergestellt. [20. Mai, Z. 25.630.]

— (Linien Prag—Eger und Komotau—Weipert: Pflasterungen von Wagenaufstellungsplätzen und Zufahrtsstrassen in mehreren Stationen.) Für die Pflasterungs-Herstellungen auf dem Depotplatze in der Station Prag (Bubna), auf dem Ladeplatz sammt Zufahrt in der Station Priesen, auf dem Wagenaufstellungsplatze in der Station Karlsbad, auf dem Ladeplatz sammt Zufahrt in der Station Falkenau a/d. Eger der Linie Prag—Eger und auf dem Ladeplatze in der Station Kupferberg der Linie Komotau—Weipert wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [9. Mai, Z. 19.284.]

— (Linien Prag—Eger und Kladno—Kralup: Diverse Bauherstellungen in mehreren Stationen.) Folgende Bauherstellungen wurden zur Ausführung genehmigt:

a) Linie Kladno—Kralup: Fundament für eine Wagenräder-Drehbank, Drehbalken in der Werkstätte der Station Kralup;
b) Linie Prag—Eger: Ein Schmiedefeuerherd in der Kupferschmiede, Fundamente für vier Stück Locomotiv-Hebeböcke in der Werkstätte der Station Komotau; Pflasterung der Laderampe in der Station Kaaden-Brunnersdorf; Pflasterung der Laderampe in der Station Hauenstein-Warta; Pflasterung des Locomotiv-Rotundenanbaues, Fundamente für vier Stück Locomotiv-Hebeböcke im Heizhause, Aufstellung einer dritten Wasserbezugsvorrichtung für den Desinfectionsplatz in der Station Falkenau a/d. Eger. [15. Mai, Z. 23.240.]

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Vermehrung der Lagerplätze.) Das von der Oesterr. Nordwestbahn vorgelegte Project für die Vermehrung der Lagerplätze in der Station Humpoletz der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz wurde zur Ausführung genehmigt. [6. Juni, H.-M.-Z. 31.857.]

Projectirte Localbahn Stockerau—Absdorf-Hippersdorf. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des vom Bürgermeister Julius Schaumann in Stockerau vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Stockerau der Oesterr. Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Linie Wien—Eger der Oesterr. Staatsbahnen die Trassenrevision auf den 20. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär v. Luschin betraut. [H.-M.-Z. 34.830.]

Localbahn Baden-Vöslau. (Localcommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Baden hat die Localcommission, betreffend die Erhebung über die Beschwerde des Gustav Naser, Gutsverwalter in Weikersdorf bei Baden wegen des ungeregelten Wasserablaufes beim Einschnitte nächst der Baron Doblhoff'schen Schäferei im Zuge der elektrischen Bahn Baden-Vöslau auf den 21. Juni anberaumt. [H.-M.-Z. 35.173.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Eröffnung der Personen-Haltestelle Czechowitz.) Am 20. Juni wird die in km 330·438 der Strecke Dzieditz—Saybusch-Zablocie, zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz, nächst dem Wächterhause Nr. 2 gelegene Haltestelle Czechowitz mit dem Zuge Nr. 1326 für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden. In dieser Haltestelle werden vom Tage der Eröffnung angefangen Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Wagenclasse nach den Stationen, bezw. Haltestellen der ersten Zone (d. i. Dzieditz, Zabrzeg und Bielitz) und dann Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Wagenclasse nach Wilkowice-Bystra zu den in der diesjährigen Sommersaison verkehrenden Sonder-Personenzügen von Kattowitz über Dzieditz nach Wilkowice-Bystra verausgabt. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch den im nächstgelegenen 400 m entfernten Wächterhause Nr. 2 postirten Bahnwächter, welcher auch die Uebernahme des Reisegepäcks besorgen wird. Rücksichtlich der Beförderung der Personen und des Reisegepäcks haben für die Haltestelle Czechowitz die Bestimmungen der Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck auf dem diesseitigen Hauptbahnnetze de dato 1. April 1891 sammt Nachträgen Geltung. In der Haltestelle Czechowitz werden die Personenzüge Nr. 1317, 1331, 1319, 1326, 1316, 1332, 1318 und 1320 je eine Minute und der Zug Nr. 1315 bedingt, die übrigen Züge dagegen nicht anhalten.

Ausland.

Italien. (Eisenbahn Alessandria—Castelferro—Predosa.) Der Ingenieur Orieto Nikolaus hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Project für eine normalspurige Localbahn Alessandria—Castelferro—Predosa mit Anschluss an die Linie Novi-Ovada vorgelegt und gleichzeitig um die Concession zum Baue und Betriebe für 90 Jahre und um eine Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer für die Dauer von 70 Jahren angesucht. Die projectirte, 22·7 km lange Linie durchquert die Gemeinden Alessandria, Castellazzo, Casalcamelli, Castelspina, Sezzè, Castelferro und Predosa. Drei Viertel der Länge der Linie sind geradlinig, ein Viertel in Curven projectirt. Der Minimal-Curvenradius beträgt 100 m. 14 km haben die Maximalsteigung von 5 Permille; 2·5 km eine solche von 10 Permille; 800 m eine solche von 16 Permille und 640 m eine solche von 20 Permille. Die Linie ist mit Stahlschienen der Type Dignolle, deren Länge 9 m und deren Gewicht 25 kg pro Meter beträgt, auszurüsten. Stationen sind vorgesehen in Alessandria, Castellazzo, Sezzè, Castelferro und Predosa; ausserdem noch die Haltestellen: Alessandria, Borgata Cristo und Lemme. Die Kosten sind auf 2,680.000 L. veranschlagt.

— (Eisenbahn Nord-Mailand.) Aus dem finanziellen Theile des Geschäftsberichtes des Verwaltungsrathes entnehmen wir nachstehende Daten: Das Resultat des Betriebsjahres 1894 war, einschliesslich des übernommenen Restes pro 1893 und nach Abzug aller Betriebsauslagen, eine Reineinnahme von 646.866·26 L. Der Verwaltungsrath beantragt, die Summe von 15.000 L. humanitären Einrichtungen für das Personale zu widmen.

Nach den statutarischen Bestimmungen ist der Reingewinn folgendermassen zu vertheilen:

Dem Reservefond	L. 31.739·70
Gratificationen für die Mitglieder des Verwaltungsrathes und die Rechnungsleger	„ 14.195·85
Dividende für 11.965 Prioritäten	„ 239.300·—
Dividende für 16.000 Actien	„ 320.000·—
Amortisirung von Actien	„ 18.387·11
Für humanitäre Anstalten des Personales	„ 15.000·—
Zu übertragender Rest	„ 8.243·60
Summe	L. 646.866·26

— (Generalversammlung der „Società delle Ferrovie Meridionali“.) Am 30. Mai fand die Generalversammlung der Actionäre der „Società delle Ferrovie Meridionali“ behufs Genehmigung des Rechnungsabschlusses pro 1894 statt. Es waren 135 Actionäre, 202.649 Actien repräsentirend, mit 1058 Stimmen anwesend. Nach kurzer Debatte über den Rechenschaftsbericht, den Kohlenverbrauch, die Beförderungen des Personals und die Fahrbegünstigungen wurde die vom Verwaltungsrathe beantragte nachstehende Tagesordnung genehmigt: Die Generalversammlung der Actionäre genehmigt den Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes, den Voranschlag pro 1895, den Rechnungsabschluss pro 1894 und bestimmt eine Dividende von 8 Lire für jede der 420.000 im Umlaufe befindlichen Actien.

— (Generalversammlung der Eisenbahn Vigevano-Mailand.) Am 30. April hat die Generalversammlung des Actionäre der Eisenbahn Vigevano-Mailand stattgefunden. Die Resultate des Betriebsjahres 1894 waren solche, dass eine Dividende von 25 Lire pro Actie votirt werden konnte.

— (Rollendes Materiale des Adriatischen Netzes.) Der Stand des rollenden Materiales des Adriatischen Netzes war am 31. März folgender:

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	8	426
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tenderlocomotiven für Secundärlinien	83	—	83
Tenderlocomotiven für den Verschiebedienst	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
Zusammen	1.105	8	1.113
II. Personenwagen (Für den Normalbetrieb):			
Salon- und Breakwagen	50	2	52
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemische I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte II. und III. Classe	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Für die königl. Post adaptirt:			
Wagen II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	48	—	48
(Für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	7	—	7
Wagen II. Classe	7	—	7
Gemischte I. und II. Classe	15	—	15
Wagen III. Classe	172	—	172
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Gemischte III. Classe und Gepäck	2	—	2
Zusammen	3.158	2	3.160
III. Gepäckswagen:			
Stallwagen	93	6	99
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte, für Frachten und Vieh	11.542	35	11.577
Offene hochbordige	4.207	—	4.207
„ niederbordige	3.750	—	3.750
Cisternenwagen	258	—	258
Schotterwagen	508	—	508
Rettungswagen	40	—	40
Tunnelwagen	4	—	4
Schneepflüge	27	—	27
Diverse	43	—	43
Zusammen	20.592	41	20.633

— (Adriatisches Netz: Vom rollenden Materiale zurückgelegte Kilometer.) Im ersten und zweiten Trimester des Betriebsjahres 1894/95 wurden vom rollenden Materiale des Adriatischen Netzes zurückgelegt, und zwar:

I. Trimester	Zahl der Kilometer	Gesammtlauf	Durchschnittslauf jedes Vehikels
Locomotiven	1.098	6,692.445	6.095
Personenwagen	3.026	27,785.274	9.182
Gepäckswagen	642	6,687.088	10.416
Frachtwagen	19.283	67,274.430	3.489
II. Trimester			
Locomotiven	1.098	6,615.936	6.025
Personenwagen	3.026	25,114.612	8.299
Gepäckswagen	642	6,650.740	10.359
Frachtwagen	19.283	69,641.265	3.611

— (Eisenbahn Umbertide—Perugia.) Das Municipium von Umbertide hat ein Project für eine Eisenbahn Umbertide-Perugia aufgestellt, welches demnächst die Genehmigung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erhalten dürfte.

Russland. (Bau der Eisenbahn Zarizyn—Tichorezk—Noworossijsk.) Die Eisenbahn von Zarizyn über Tichorezk nach Noworossijsk soll innerhalb der nächsten drei Jahre fertiggestellt werden. Durch diese Linie wird der Weizen- und Haferexport des Wolgagebietes von den baltischen Häfen, bis wohin derselbe bisher mit theilweiser Benützung von Wasserwegen einen doppelt so langen Weg per Bahn zurücklegen musste, abgelenkt und dem Schwarzen Meere zugeführt werden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 T. Gehalt ist am 20. April mit 1367 Gewichtstonnen factischer Ladung ohne Passagiere von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 70 Colli Esswaaren, 30 Colli Zucker, 9 Colli Alkohol, 2 Colli Manufacturwaaren, 19.248 Stück verschiedene Hölzer; nach Samarang 100 Colli Erdwachs, 44 Colli Seife; nach Padang 75 Colli Mehl; nach Macassar 25 Colli Bier; nach Suez 4 Colli Alkohol, 8 Colli Wein, 4 Colli Manufacte; nach Gedda 600 Colli Zucker, 4 Colli Kurzwaaren, 1000 Stück verschiedene Hölzer; nach Aden 6 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Tabak, 27 Colli Holzwaaren, 5 Colli Spielkarten, 56 Colli Papier, 50 Colli Kartoffeln, 450 Colli Zucker, 4 Colli Glasperlen, 622 Colli Heu, 10 Colli Zündhölzchen, 1500 Stück verschiedene Hölzer; nach Massaua 335 Colli Zucker, 20 Colli Spiritus, 95 Colli Metallwaaren, 2 Colli Spielkarten, 12 Colli Oel, 22 Colli Glaswaaren, 52 Colli Esswaaren; nach Zanzibar 25 Colli Mehl, 50 Colli Esswaaren, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Mozambique 30 Colli Mehl; nach Hodeidah 130 Colli Papier, 1 Collo Manufacturwaaren, 1 Collo Schuhwaaren; nach Kurrachee 4 Colli Musikinstrumente, 3 Colli Knöpfe, 9 Colli Metallwaaren, 5 Colli Spielkarten, 4 Colli Glasperlen; nach Bunder Abbas 14 Colli Farben; nach Calicut 1 Collo Musikinstrumente, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Bushire 10 Colli Glaswaaren; nach Bombay 80 Colli Holzwaaren, 1 Collo Musikinstrumente, 5 Colli Garne, 107 Colli Glasperlen, 25 Colli Quecksilber, 6 Colli Mützen, 822 Colli Papier, 7 Colli Spielwaaren, 25 Colli Spielkarten, 7 Colli Droguen, 246 Colli Metallwaaren, 150 Colli Schwefel, 30 Colli Mehl, 105 Colli Glaswaaren, 531 Colli Farben, 105 Colli Lampen, 14 Colli Spiritus, 42 Colli Knöpfe, 39 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Erdwachs, 31 Colli Baumwollwaaren, 109 Colli Manufacte; nach Bassorah 19 Colli Glaswaaren, 17 Colli Perlen, 6 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Bier, 5 Colli Thonwaaren, 4 Colli Mützen, 5 Colli Manufacte; nach Bagdad 5 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 40 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Glaswaaren; nach Colombo 6 Colli Baumwollwaaren, 17 Colli Bier, 26 Colli Mehl, 4 Colli Glasperlen, 3 Colli Manufacte, 28 Colli Zucker, 4844 Stück Bretter; nach Rangoon 7 Colli Glaswaaren, 13 Colli Seife, 6 Colli Baumwollwaaren, 2 Colli Musikinstrumente, 100 Colli Metallwaaren, 5 Colli Porzellanwaaren; nach Tuticorin 2 Colli Metallwaaren; nach Madras 80 Colli Papier, 9 Colli Metallwaaren, 101 Colli Glaswaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 200 Colli Schwefel, 3 Colli Holzwaaren, 19 Colli Glasperlen; nach Calcutta 31 Colli Glaswaaren, 7 Colli Kurzwaaren, 22 Colli Esswaaren, 18 Colli Manufacturwaaren, 5 Colli Holzwaaren, 8 Colli Knöpfe, 51 Colli Garne, 12 Colli Glasperlen, 2 Colli Essenzen, 34 Colli Baumwollwaaren, 31 Colli Lampen, 200 Colli Schwefel,

25 Colli Quecksilber; nach Penang 50 Colli Bier, 30 Colli Garne, 7 Colli Metallwaaren, 37 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Erdwachs, 2 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore 1 Collo Schuhwaaren, 129 Colli Papier, 34 Colli Wein, 5 Colli Erdwachs, 85 Colli Bier, 9 Colli Metallwaaren, 148 Colli Schwefel, 29 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Mützen; nach Soerabaya 1 Collo Mützen, 10 Colli Glasperlen, 265 Colli Mehl, 4 Colli Manufacte, 12 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Papier, 175 Colli Erdwachs; nach Batavia 13 Colli Papier, 77 Colli Garne, 14 Colli Baumwollwaaren, 25 Colli Mehl; nach Samarang 8 Colli Baumwollwaaren; nach Banda 40 Colli Mehl; nach Cheribon 27 Colli Garne, 3 Colli Baumwollwaaren; nach Bangkok 4 Colli Manufacturwaaren; nach Macassar 102 Colli Garne, 14 Colli Baumwollwaaren; nach Amboina 25 Colli Mehl; nach Padang 4 Colli Baumwollwaaren; nach Hongkong 26 Colli Papier, 382 Colli eiserne Rohre, 1210 Colli Zündhölzchen; nach Manila 46 Colli Papier, 2 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Tabak, 151 Colli Bier; nach Shanghai 106 Colli Zündhölzchen, 32 Colli Seife; nach Kobe 25 Colli Droguen, 5 Colli Farben; nach Yokohama 16 Colli Insectenpulver; nach Venedig 222 Colli Wein. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug 600.874 fl. ö. W.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1894.) Dem Geschäftsberichte pro 1894, welcher der am 27. April stattgehabten ordentlichen Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd vorgelegt wurde, entnehmen wir Nachstehendes: Die andauernde Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Amerika hielt den Auswanderer- und Güterverkehr auf den transatlantischen Hauptlinien der Gesellschaft in sehr beschränkten Grenzen. Die durch die immer schärfer hervortretende Concurrenz verursachte ungewöhnliche Reduction der Passagepreise führte zu sehr verminderten Einnahmen aus dem Zwischendecks- und Frachtgeschäft, während das Cajütsgeschäft sich innerhalb der normalen Grenzen bewegte. Das Gewinn- und Verlustconto zeigt einen Ueberschuss von Mk. 1,514.870·40. Mit Ausnahme der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien, welche Linien auch für das verflossene Jahr eine befriedigende Besserung aufwiesen, waren die Ergebnisse der transoceanischen Fahrten nicht gerade günstige zu nennen. Der Norddeutsche Lloyd beförderte auf diesen Linien 140.766 Personen gegen 203.258 Personen im Jahre 1893. Zur Deckung der Kosten der in den letzten Jahren vorgenommenen Reorganisation der gesellschaftlichen Flotte und zur Vermehrung der Betriebsmittel wurde im verflossenen Jahre mit Genehmigung der ausserordentlichen Generalversammlung eine Anleihe von Mk. 15,000.000 aufgenommen. Die Seemannscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. December 1894 über ein Vermögen von Mk. 1,960.560·30, die am 1. Jänner des verflossenen Jahres ins Leben getretene Witwen- und Waisen-Pensionscasse über ein Vermögen von Mk. 91.909·10. Im Laufe des Jahres gelangten die für die Reichspostdampferlinien bestimmten Doppelschraubendampfer „Prinz-Regent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“ mit je 6592 Brutto-Registertonnen und 5300 HP, sowie die Doppelschraubendampfer „Wittekind“ und „Willehad“ mit je 4997 Brutto-Registertonnen und 2500 HP für die Rolandlinie und ein kleiner Dampfer, der in die englische Fahrt eingestellt wurde, zur Ablieferung. Gegenwärtig befinden sich noch vier Dampfer im Bau, welche, für die südamerikanischen Linien bestimmt, lediglich für Fracht- und Zwischendecksfahrt eingerichtet werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Musterstatut für Gemeinde- und Bezirkssparcassen. (Verzeichniss der zur Veranlagung der Sparcassegelder gemäss § 25, Punkt 2, lit. g), des Musterstatutes geeigneten Eisenbahntitres.) Zu denjenigen Eisenbahntitres, welche nach § 25, Punkt 2, lit. g), des Musterstatutes für Gemeinde- und Bezirkssparcassen von den letzteren gegen Verpfändung belehnt und nach § 25, Punkt 3, dieses Statutes angekauft werden können, gehören laut der von der k. k. Staatsverwaltung derzeit hinausgegebenen Kundmachung die nachstehenden Werthpapiere, und zwar:

1. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmark-Anleihe der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom Jahre 1885;
2. die Theilschuldverschreibungen der vierpercentigen Reichsmark-Anleihe der Böhmischen Nordbahn vom Jahre 1882 und aller fünfpercentigen Silberanleihen dieser Gesellschaft, einschliesslich jener der ehemaligen Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn;
3. die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritätsanleihen der Buschtěhrader Eisenbahn, und zwar der viereinhalbpercentigen Reichsmark-Anleihe vom Jahre 1882 und der fünfpercentigen Silberanleihen aus den Jahren 1868, 1871 und 1872;
4. die Theilschuldverschreibungen der viereinhalbpercentigen Silberanleihe der Graz-Köflacher Eisenbahn vom Jahre 1863 und des fünfpercentigen Silberanleihens derselben Gesellschaft vom Jahre 1871 und 1872;
5. die Theilschuldverschreibungen sämmtlicher Prioritätsanleihen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar der fünfpercentigen Silberanleihe vom Jahre 1872 (aufgenommen für die Hauptbahn), der fünfpercentigen Silberanleihen aus den Jahren 1871 und 1872 (aufgenommen für die Mährisch-schlesische Nordbahn), der vierpercentigen Silberanleihen vom 1. Jänner 1887 per fl. 24,440.000 ö. W. und per fl. 18,820.000 ö. W., endlich der vierpercentigen Notenanleihen aus den Jahren 1886, 1888 und 1891;
6. die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn vom Jahre 1875, und schliesslich
7. die Theilschuldverschreibungen der fünfpercentigen Silberanleihe der Oesterr. Nordwestbahn vom Jahre 1871, lit. B, für das Ergänzungsnetz (Elbethalbahn) und der fünfpercentigen Reichsmark-Anleihe derselben Gesellschaft vom Jahre 1874, gemeinschaftlich für das garantirte und das Ergänzungsnetz.

Knochenbeförderung. (Unzulässigkeit der Beförderung losen Knochenmateriales unter Verwendung gedeckter, mit Luftzugsgitter versehener Wagen.) Auf ein diesfalls gestelltes Ansuchen war das Handelsministerium nach mit dem k. k. Ministerium des Innern gepflogenem Einvernehmen aus sanitären Rücksichten nicht in der Lage, zu gestatten, dass ungereinigte, der raschen Fäulniss ausgesetzte Knochen in losem Zustande unter Verwendung gedeckter, mit Luftzugsgittern versehener Wagen zur Eisenbahnbeförderung zugelassen werden. Die bei der Beförderung derartiger Knochensendungen ohnehin unvermeidlichen sanitären Uebelstände würden sich bei der Beladung und Entladung der Wagen in weit höherem Masse als bei der gegenwärtigen Verpackungsart geltend machen, und erscheint denselben selbst dadurch nicht hinreichend vorgebeugt, wenn derartige Sendungen, wie im vorliegenden Falle, nur für ein mit der Bahn durch ein Schleppgeleise verbundenes Etablissement bestimmt sind, weil dadurch die Uebelstände bei der Aufgabe nicht behoben werden, und weil auch dann im Falle des Heisslaufens oder eines anderen Gebrechens an dem Wagen oder der Unanbringlichkeit der Sendung eine Ausladung der losen Knochen auf einer Eisenbahnstation erfolgen müsste, und es nicht angeht, das Bahnpersonal und eventuell das reisende Publicum der schädlichen Einwirkung der hiebei entwickelten Ausdünstung auszusetzen. Diese Gründe sanitärer Natur waren auch dafür massgebend, dass mit dem Erlasse vom 10. December 1893, Z. 54.822 (Verordnungs-Blatt Nr. 1 (Seite 8) ex 1894), die Beförderung losen Knochenmateriales selbst unter Verwendung hermetisch verschliessbarer Specialwagen nicht gestattet werden konnte. [11. Mai, Z. 25.640.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XC. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene XC. Stück enthält unter

Nr. 1000: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. Juni 1895, Z. 10.256, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Csanad, Moson und Vas in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1001: Bekanntmachung des grossherzoglich Badischen Ministeriums des Innern vom 1. Juni 1895, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch in das Grossherzogthum Baden.

— (Inhalt des XCI. Stückes.) Das am 14. Juni herausgegebene XCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1002: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1895, Z. 16.651, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

Nr. 1003: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. Mai 1895, Z. 14.421, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Klauenthieren aus Salzburg nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1004: Kundmachung der kgl. Landesregierung in Agram vom 7. Juni 1895, Z. 29.317, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Ungarn nach Croatien und Slavonien.

— (Inhalt des XCII. Stückes.) Das am 15. Juni herausgegebene XCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1005: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 9. Juni 1895, Z. 631, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den politischen Bezirken Schärding, Wels und Linz in Oberösterreich nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1006: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. Juni 1895, Z. 81.479, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Schweinen aus den Comitaten Csanád, Moson und Vas in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1007: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 11. Juni 1895, Z. 6525, betreffend Massnahmen gegen die im politischen Bezirke Zell am See herrschende Maul- und Klauenseuche.

Nr. 1008: Bekanntmachung des kgl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 11. Juni 1895, Z. 554, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn und insbesondere auch aus der Contumazanstalt zu Steinbruch bei Budapest.

— (Inhalt des XCIII. Stückes.) Das am 17. Juni herausgegebene XCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1009: Kundmachung der k. k Landesregierung für Kärnten vom 12. Juni 1895, Z. 7388, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden und todten Schweinen, sowie von rohem Schweinefleisch aus ganz Ungarn nach Kärnten.

Nr. 1010: Erlass der Landesregierung in Sarajevo vom 26. Mai 1895, Z. 63.220/I, an die Kreisbehörden Banjaluka, D.-Tuzla und Bihac, betreffend Massnahmen gegen die Schweineseuche.

Nr. 1011: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 10. Juni 1895, Z. 80.961, betreffend die von der kgl. Regierung von Niederbayern in Landshut verfügte Aenderung der Controltermine bei den Eintrittsstationen Breitenberg, Gottsdorf und Kohlstadt für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XCIV. Stückes.) Das am 18. Juni herausgegebene XCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1012: Kundmachung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 11. Juni 1895, Z. 70.896/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten in Ungarn, aus Croatien-Slavonien und aus Serbien nach Bosnien und der Herzegowina.

Nr. 1013: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 15. Juni 1895, Z. 10.746, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien und aus Wr. Neustadt nach Schlesien.

Nr. 1014: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 13. Juni 1895, Z. 9492, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Stadtgebiete Budapest in Ungarn nach der Bukowina.

Nr. 1015: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. Juni 1895, Z. 10.010, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien und Slavonien und aus dem Wr. Neustädter Markte nach Oberösterreich.

Nr. 1016: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 17. Juni 1895, Z. 57.524, betreffend das Verbot der Abfuhr und des Abtriebes von Schweinen jeden Alters aus dem Stadtgebiete von Wr. Neustadt mit Einschluss des dortigen Borstenviehmarktes.

Nr. 1017: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 17. Juni 1895, Z. 57.523, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus dem Comitate Syrmien in Croatien-Slavonien nach Niederösterreich.

Kremsthalbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April wurde unter Vorsitz des Präsidenten Emil Dierzer Ritter von Traunthal und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Statthalterei-Secretärs Gottfried Berger die 14. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche insgesammt 1121 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. Ueber Antrag des letzteren beschloss die Versammlung, zur Bestreitung der durch die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln erwachsenen Auslagen den Betrag von 26.400 fl. leihweise dem ordentlichen Reservefonde zu entnehmen und von dem zur Verfügung stehenden Reinerträgnisse per 60.191 fl. 82 kr. den Juli-Coupon 1895, für welchen am 2. Jänner bereits eine Dividenden-Abschlagszahlung von 1 fl. geleistet worden war, ebenfalls mit 1 fl., d. i. zusammen 40.406 fl., einzulösen, 3000 fl. dem Pensionsfonde und 16.000 fl. dem Special-Reservefonde zuzuführen und den verbleibenden Ueberschuss von 785 fl. 82 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurden Franz Geyling und Adolf Hofmann zu Directoren und Julius Wimmer zum Director-Stellvertreter und schliesslich Carl Franek, Dr. Ludwig Dosch und Dr. Ernst Jäger zu Mitgliedern, dann F. C. Krützner, Victor Ritter von Drouot und W. F. Nebinger zu Ersatzmännern des Revisionsausschusses gewählt.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Alois Hofmann die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 44 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 11.113 Actien Lit. A mit 842 Stimmen und 38.024 Actien Lit. B mit 904 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsbericht betrugen auf der Linie A die Bruttoeinnahmen fl. 4,016.084 (+ fl. 185.734); hievon entfallen fl. 531.674 (+ fl. 31.938) auf den Personenverkehr, fl. 3,314.994 (+ fl. 163.933) auf den Güterverkehr und fl. 169.414 (— fl. 10.136) auf die besonderen Einnahmen. Die Betriebsausgaben stellen sich auf fl. 1,283.370 (+ fl. 18.636), die besonderen Ausgaben auf fl. 458.550 (+ fl. 37.973), und es ergibt sich ein Ueberschuss von fl. 2,274.163 (+ fl. 129.124). Dieser Ueberschuss erhöht sich durch den Antheil an dem Ertrage des Kohlenwerkes auf fl. 2,457.188. Der Dienst der Prioritäten erfordert fl. 1,020.053, und es verbleiben als Reinertrag des A-Unternehmens fl. 1,437.134 (+ fl. 128.756). Beim Unternehmen Lit. B betrugen die Bruttoeinnahmen fl. 5,756.180 (+ fl. 113.325), und zwar entfielen fl. 851.304 (+ fl. 57.179) auf den Personenverkehr, fl. 4,712.965 (+ fl. 79.088) auf den Güterverkehr und fl. 191.909 (+ fl. 22.863) auf die besonderen Einnahmen.. Die Betriebsausgaben stellen sich auf fl. 1,775.180 (+ fl. 21.468), die besonderen Ausgaben auf fl. 690.910 (+ fl. 87.890), so dass der Betriebsüberschuss zuzüglich des Erträgnisses des Kohlenwerkes und der Activzinsen fl. 3,497.912 (+ fl. 36.087) und nach Bestreitung des Dienstes der Prioritäten fl. 2,258.210 (+ fl. 36.086) beträgt. Auf dem A-Netze wurden 835.345 (+ 57.101) Personen und 2,934.877 (+ 159.720) Tonnen Güter, auf dem B-Netze 1,540.895 (+ 85.296) Personen und 3,625.464 (- 28.614) Tonnen Güter befördert. Das gesellschaftliche Steinkohlenbergwerk lieferte einen Betriebsüberschuss von fl. 252.494; das im Kohlenwerke investirte Capital beläuft sich jedoch auf fl. 6,000.000 und erheischt ein Zinsen- und Tilgungserforderniss von fl. 356.368; es ergibt sich demnach ein Abgang von fl. 103.874, welcher beiden Netzen zu gleichen Theilen zur Last fällt. Der Geschäftsbericht und der Bericht des Revisionsausschusses wurden genehmigend zur Kenntniss genommen, und wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf nahm die Versammlung die Anträge des Verwaltungsrathes betreffs Verwendung des Reingewinnes ohne Debatte einhellig an. Danach sind von dem fl. 1,437.134 betragenden Reinertrage des Unternehmens Lit. A fl. 540.907 als 5percentige Dividende für die im Umlaufe befindlichen 20.606 Stück Actien Lit. A zu vertheilen, fl. 9780 dem Verwaltungsrathe als Tantième, fl. 200.000 dem Erneuerungsfonde und zur Verfügung des Verwaltungsrathes für Gratificationen an minder besoldete Bedienstete und fl. 43.718 dem Pensionsfonde zuzuweisen und von dem verbleibenden Betrage per fl. 642.727 eine 5percentige Superdividende auf die Actien Lit. A und die 659 Genussscheine von zusammen fl. 558.206 zu vertheilen. Von dem Restbetrage per fl. 84.521 fällt statutenmässig die Hälfte dem Unternehmen Lit. B zu, so dass nach Hinzurechnung der statutenmässigen Ueberweisung von fl. 83.691 aus dem Ertrage des Unternehmens Lit. B und des Uebertrages vom Vorjahre per fl. 75.051 noch fl. 201.003 zur Verfügung der Generalversammlung verblieben. Davon wurde eine weitere Superdividende von zusammen fl. 127.590 vertheilt und der Restbetrag von fl. 73.413 auf neue Rechnung vorgetragen. Von dem fl. 2,258.210 betragenden Reingewinne des Unternehmens Lit. B wurden 4 pCt. = fl. 90.328 dem Reservefonde zugewiesen, fl. 865.000 als 5percentige Dividende auf die im Umlaufe befindlichen 86.500 Stück Actien Lit. B vertheilt, von dem verbleibenden Betrage fl. 14.219 dem Verwaltungsrathe als Tantième, fl. 200.000 dem Erneuerungsfonde und zur Verfügung des Verwaltungsrathes für Gratificationen an minder besoldete Bedienstete und fl. 56.281 dem Pensionsfonde zugewiesen und fl. 865.000 als 5percentige Superdividende auf die Actien Lit. B vertheilt. Von dem erübrigenden Betrage per fl. 167.382 fällt die Hälfte dem Unternehmen Lit. A zu, so dass nach Hinzurechnung der statutenmässigen Ueberweisung von fl. 42.260 aus dem Ertrage des Unternehmens Lit. A und des Uebertrages vom Vorjahre per fl. 70.472 noch fl. 196.423 verblieben. Davon wurde eine weitere

Superdividende von zusammen fl. 129.750 vertheilt und der Restbetrag von fl. 66.673 auf neue Rechnung vorgetragen. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wiedergewählt. Nach der Wahl der Herren Forchheimer, Anton Schobloch und Gustav Pilz als Mitglieder, dann der Herren Rudolf Seidl und Dr. Heinrich Feitis als Ersatzmänner des Revisionsausschusses wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Josef Tragy zum Präsidenten und Gustav Tempsky zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 18. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Johann Hochhauser und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Hugo Ritter von Hebenstreit die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Steyrthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 19 Actionäre anwesend, welche insgesammt 996 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte haben die Transporteinnahmen der Gesellschaft in Folge der schwächeren industriellen Thätigkeit im Steyrthale gegenüber dem Vorjahre um 7300 fl. abgenommen, und zwar weist der Personenverkehr einen Rückgang von 1200 fl., der Güterverkehr einen solchen von 6100 fl. aus; dagegen haben aber auch die Ausgaben eine Verminderung von 4500 fl. erfahren. Die Versammlung nahm nach eingehender Erörterung der Frage des Ausbaues der Steyrthalbahn nach Klaus den Geschäftsbericht zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einhellig das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des letzteren beschlossen, von dem zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre 22.515 fl. betragenden Betriebsüberschusse zur Amortisirung der Actien 835 fl. und zur Vertheilung einer einpercentigen Dividende auf die im Umlauf befindlichen Actien 19.148 fl. zu verwenden, den Betriebsreservefond mit 1000 fl. zu dotiren, weitere 1000 fl. als Remuneration für die gesellschaftlichen Bediensteten zu verwenden und den Restbetrag von 532 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann wurde zur Wahl des Verwaltungsrathes und des Revisionsausschusses geschritten, und wurden Johann Berger, Fritz Hähnel, Dr. Johann Hochhauser, Carl Holub, Josef Reder, Victor Stigler und Eduard Werndl zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes, dann Robert Freiherr von Buddenbrock, Josef Huber und Johann Scholz zu Mitgliedern und Gottlieb Bruckschweiger zum Ersatzmanne des Revisionsausschusses gewählt.

Prag-Duxer Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 21 Mai wurde in Prag die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 37 Actionäre anwesend, welche 30.425 Actien mit 1515 Stimmen vertraten. Die Versammlung genehmigte alle Anträge des Verwaltungsrathes, darunter jenen auf Einlösung des Coupons der Stammactien mit 3 fl. und Vortragung des Restbetrages von 19.473 fl. auf neue Rechnung. Des Weiteren ermächtigte die Versammlung den Verwaltungsrath, zur Durchführung des geplanten Prioritätenconversion die diesbezüglichen Vereinbarungen mit der Regierung zu treffen. Gegen den letzteren Beschluss überreichte Actionär Neumann dem anwesenden Regierungsvertreter einen schriftlichen Protest. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Salz und kais. Rath Dimmer wiedergewählt.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 22. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Hermann Beer die 40. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 8934 Actien mit 1786 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte ist das Ergebniss des abgelaufenen Geschäftsjahres gegenüber jenem des Vorjahres nicht unerheblich zurückgeblieben, und haben sowohl der Eisenbahn- als auch der Bergbau-Betrieb mit ungünstigeren Resultaten abgeschlossen. Die Brutto-Einnahmen der Eisenbahn erreichten die Summe von 1·529 Millionen Gulden (— 57.000 fl.); der Betriebsüberschuss beim Eisenbahnbetriebe beträgt 0·935 Millionen Gulden (— 19.0 0 fl.). Im Personenverkehre ergab sich eine Mehreinnahme von 14.283 fl., im Frachtenverkehre dagegen in Folge Rückganges der Kohlentransporte eine Mindereinnahme von 72.981 fl. Im Verhältniss noch ungünstiger hat sich das Ergebniss des gesellschaftlichen Bergbaubetriebes gestaltet. Die Kohlenwerke im Köflacher Reviere ergaben eine Verminderung des Nettoertrages um 20.000 fl., die Kohlenwerke des Wieser Revieres sogar einen Betriebsausfall von 16.043 fl., während im Vorjahre ein Ertrag von 8043 fl. resultirte. Die Bilanz ergab einen Reingewinn des Jahres 1894 von 352.981 fl., so dass zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1893 ein Betrag von 475.090 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stand. Der Verwaltungsrath beantragte, eine fünfpercentige Dividende im Betrage von 10 fl. per Actie, d. i. zusammen 365.650 fl. zu vertheilen und die erübrigenden 109.440 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde nach vorgängiger Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Discussion einhellig angenommen. Zu Revisoren wurden schliesslich P. Weidinger und Alfred Gormasz wiedergewählt.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Victorin Steiger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Hofrathes Dr. Max Freiherrn v. Buschman, die XXVIII. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 3750 Actien mit 150 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende widmete zunächst dem verstorbenen Verwaltungsraths-Präsidenten Ignaz Weiss einen warmen Nachruf und machte der Versammlung davon Mittheilung, dass die ungarische Staatsverwaltung allen Verpflichtungen, welche ihr rücksichtlich der Verzinsung und Amortisation des gesellschaftlichen Actiencapitals oblagen, nachgekommen sei, und dass die im Zusammenhange mit der in Rede stehenden Capitalsreduction von der vorjährigen Generalversammlung beschlossenen Statutenänderungen bereits Seitens der österr. Regierung unter Anordnung einiger unwesentlichen textlichen Aenderungen, vorbehaltlich der Zustimmung der ungarischen Regierung, genehmigt worden seien. Die Versammlung nahm den Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebahrung und die Jahresrechnung pro 1894 genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einhellig das Absolutorium. Schliesslich wurden Alois Wismeyer, Josef Beyer und Rudolf Patek zu Mitgliedern und Victor Foglar, Josef Böhm und Wilhelm Niederhofheim zu Ersatzmännern des Revisionsausschusses gewählt. — In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Victorin Steiger zum Präsidenten und Dr. Ladislaus v. Krainski zum Vicepräsidenten gewählt.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter von Küchler die 15. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang abgehalten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte hat sich der Verkehr im abgelaufenen Jahre in befriedigender Weise entwickelt und eine Gesammteinnahme von fl. 783.038 (+ fl. 41.834) ergeben. Speciell die Transporteinnahmen weisen eine wesentliche Steigerung auf. In Folge der Verkehrssteigerung haben sich aber auch die Ausgaben auf fl. 434.032 (+ fl. 13.094) erhöht. Das Betriebserträgniss pro 1894 beziffert sich sonach auf fl. 349.005 (+ fl. 23.476). Hievon waren für Zinsen und Amortisation der gesellschaftlichen Prioritätsanleihe fl. 170.784 in Abzug zu bringen und fl. 8911 zur statutarischen Dotirung des Reservefondes zu verwenden, so dass zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre fl. 172.315 zur Verfügung der Generalversammlung verblieben. Der Verwaltungsrath beantragte, auf die emittirten 21.000 Stück Actien eine Dividende von fl. 8 = 4 pCt. mit fl. 168.000 auszuzahlen und den Restbetrag von fl. 4315 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde nach vorheriger Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Louis Kaspers wurde wieder- und August Ritter von Löhr in denselben neu gewählt.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Juni d. J. dem Ministerial-Secretär im Handelsministerium Wilhelm Leitgeb anlässlich der erbetenen Ueberuahme in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Sectionsrathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht. Wurmbrand m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Juni dem Lootsenwächter erster Classe Josef Cuglis in Curzola anlässlich der erfolgten Uebernahme desselben in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr.

Einführung je eines Nachtrages II zum Tarif-Theil I, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1895 und, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, mit 15. August 1895 gelangen
ein Nachtrag II zum Tarif-Theil I,
ein Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 1,
ein Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 2
im directen Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehre zur Einführung.

Nachtrag II zum Tarif-Theil I enthält unter Anderem Aenderungen und Ergänzungen der Güterclassification.

Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 1, enthält Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.

Nachtrag II zum Tarif-Theil II, Heft 2, enthält nebst Abänderungen und Ergänzungen der Frachtsätze des Haupttarifes, bezw. des Nachtrages I, neue Stationstarife für weitere Stationsverbindungen im Verkehre mit der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen oder im Wege der Stationen zum Preise von 10 Kreuzer, bezw. 20 Pfennig pro Stück zu beziehen.

Wien, am 17. Juni 1895. [431]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1895 tritt zum Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält neu einbezogene Stationen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen. Die durch diesen Nachtrag zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze für die Station Chodorów gelten nur noch bis 31. Juli 1895.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1895. [432]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen der Station Prerau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Stationen Vlarapass, Bisenz-Stadt und Landskron der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Einführung von Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe.

Mit 1. Juli 1895 gelangen Personenzugs-Fahrkarten I., II. und III. Classe für die angeführten Stationen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise dieser Fahrkarten beziffern sich:

Nach oder von	von oder nach Prerau I. Cl.	II. Cl. (in Kreuzern)	III. Cl.
Vlarapass	450	300	150
Bisenz-Stadt	240	160	80
Landskron	—	280	140

Wien, am 17. Juni 1895. [433]

Priv. Oesterr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft
auch im Namen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. Juni 1895.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni gelangte im Deutsch-Französischen Güterverkehr über Elsass-Lothringen ein neuer Holzausnahmetarif zur Einführung.

Derselbe kann zum Preise von 80 Pfg. für das Stück bei dem Material-Depot der kgl. Bayer. Staatsbahnen in München käuflich bezogen werden.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwollgewebe.) Am 1. October verlieren die in den Tarifen für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwollgewebe (Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1, Ausnahmetarif Nr. 8; Tarifheft 2, Ausnahmetarif Nr. 9) ihre Giltigkeit. Es kommen von diesem Zeitpunkte ab die Ausnahmefrachtsätze nur noch für die Artikel Garne aller Art (ausgenommen Seidengarn, Seidenzwirn, Leinenzwirn und Baumwollzwirn) zur Anwendung. Für rohe Baumwollgewebe sind vom 1. October ab die höheren Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclassen A[1] und B zu berechnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband, Heft 5. (Ausnahmetarif P.) Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes P wurde vom 1. Juni ab durch die Aufnahme folgender Artikel ergänzt:

Ziffer a 1. Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), und Hörner, unbearbeitete;

Ziffer b. Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Bücklinge) und marinirter Häringe (Roll-, Pickles- und Bratháringe);

Ziffer e 3. Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letztgenannten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind).

Ferner hat die Ziffer d 1 des genannten Ausnahmetarifes zu lauten:

Farbhölzer, Quercitron, Häringe, frische (grüne) oder gesalzene.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verband. (Nachtrag I zum Theil I.) Am 1. Juli tritt der Nachtrag I zum Theil I des Tarifes für den vorbezeichneten Verband in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, sowie eine Berichtigung der Anlage 2 (Duplicat-Frachtbrief und Frachtbrief). Der Nachtrag ist von den Besitzern des Haupttarifes kostenfrei von der Drucksachen-Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln zu beziehen.

Stettin-Schlesisch, Märkisch-Sächsischer Güterverkehr. (Neue Frachtsätze.) Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Adamsdorf der Stargard-Küstriner Eisenbahn ist auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden. In Verbindung hiemit traten am 10. Juni Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Stückgütern zwischen Adamsdorf einerseits und sächsischen Stationen andererseits in Kraft, über welche die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
980	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bier	Karwin	Stationen der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	a) bei Aufgabe von beliebigen Mengen b) Bei Frachtzahlung von mindest. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 15. Juni bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	a) Frachtsätze der Classe II b) Frachtsätze der Classe A c) Frachtsätze der Classe A	a) Frachtsätze der Classe A b) Frachtsätze des Specialtarifes 1 c) Frachtsätze der Classe B		Im Kartirungswege		
981	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	a) den Stationen der Strecke Muran (inclusive)—Unzmarkt b) „ „ „ „ „ (exclusive)—Mauterndorf	Unzmarkt transit	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif der Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf			Bei 200 Wagenladungen à 5000 kg pro Kalenderjahr a) 5% b) 10% „ 300 „ „ „ „ „ „ 7% 15% „ 400 „ „ „ „ „ „ 10% 20% „ 500 und mehr „ „ „ „ „ „ 12% 25%	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende Original-Frachtbriefe oder Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	Der Absender hat sich schriftlich zu verpflichten, alle seine Holzsendungen ausschliesslich der Bahnbeförderung zuzuführen und jede Achs- oder Wasserverfrachtung von Schnittholz zu unterlassen
982	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz der Classe C	Cerma-Jeleni	Kladrub	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 und die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarif	ad a) 26·5 kr. ad b) 20·4 kr.	ad a) und b) 20 kr.	ad a) 6·5 kr. ad b) 0·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Pfge.) A	B	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
983	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes, Theil II, Heft 1 und 2	Wall.-Meseritsch	Bautzen	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarifes, Theil II, Heft 1 und 2	Vom 1. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tariftheil II, Heft 1 und 2	Bestehen bis jetzt keine directen Frachtsätze	156	3		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Conrsunterschiede, und werden dieselben bis auf Weiteres von den Frachtsätzen unter A einfach abgezogen
					Chemnitz					177	3				
					Döheln					175	3				
					Dresden-Altstadt					150	3				
					Dresden-Friedrichstadt					152	3				
					Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)					153	3				
					Löbau i. S.					153	3				
					Neundorf i. V.					194	3				
					Oschatz					174	3				
					Plauen i. V. ober. Bhf.					195	3				
					Plauen i. V. unter. Bhf.					194	3				
					Riesa					171	3				
					Zittau					143	3				
					Zwickau i. S.					192	3				
					Leipzig Bayer. Bhf.					192	3				
					Leipzig Berl. Bhf.					190	3				
					Leipzig Dresd. Bhf.					190	3				
					Leipzig Eilenb. Bhf.					192	3				
				Krasna	Bautzen					157	3				
					Chemnitz					178	3				
					Döheln					176	3				
					Dresden-Altstadt					151	3				
					Dresden-Friedrichstadt					153	3				
					Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)					154	3				
					Löbau i. S.					154	3				
					Neundorf i. V.					194	3				
					Oschatz					175	3				
					Plauen i. V. ober. Bhf.					195	3				
					Plauen i. V. unter. Bhf.					194	3				
					Riesa					172	3				
					Zittau					144	3				
					Zwickau					193	3				
					Leipzig Bayer. Bhf.					193	3				
					Leipzig Berl. Bhf.					191	3				
					Leipzig Dresd. Bhf.					191	3				
					Leipzig Eilenh. Bhf.					193	3				
				Weisskirchen	Bautzen					146	2				
					Chemnitz					167	2				
					Döheln					165	2				
					Dresden-Altstadt					140	2				
					Dresden-Friedrichstadt					142	2				
					Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)					143	2				
					Löbau i. S.					143	2				
					Neundorf i. V.					188	2				
					Oschatz					164	2				
					Plauen i. V. ober. Bhf.					189	2				
					Plauen i. V. unter. Bhf.					188	2				
					Riesa					161	2				
					Zittau					133	2				
					Zwickau i. S.					182	2				
					Leipzig Bayer. Bhf.					182	2				
					Leipzig Berl. Bhf.					180	2				
					Leipzig Dresd. Bhf.					180	2				
					Leipzig Eilenh. Bhf.					182	2				
				oder umgekehrt											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
984	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aller Art sowie Schotter, ferner Saum- und Bordsteine, Pflaster- und Randpflastersteine als Frachtgut	Ober-Lindewiese	Heinrichsthal	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	Verschieden	6·3 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
985	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Maschinentheile, eiserne, und Maschinen, zerlegte, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Töss	Halbstadt	Einhaltung der im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes a) 519 Coursdifferenz für obigen Frachtsatz 8; b) 465		Im Kartirungswege		Die Coursdifferenz ist von dem Frachtsatze a) bis auf Weiteres im einfachen Betrage abzuziehen
986	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Roheisen der Pos. E—8 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hieflau	Donawitz (via Vordernberg)	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	19·64 kr.		Im Kartirungswege		
987	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Wolle, ungewaschene (schmutzige) der Pos. 1918.965 der Waarenclassification für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Pontebba trst.; Peri trst.	Vöslau-Gainfarn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung kommen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Francs pro Tonne 1000 kg; Pontebba trst.: a) 40·70, b) 37·00; Peri trst.: a) 51·40, b) 45·40	Variabel	Kartirung		

Die

VORSCHRIFTEN

betreffend den

Gebührenstempel und die Drucklegung

der

Eisenbahn-Frachtbriefe.

Zusammengestellt

von

Dr. Max Freiherrn von Buschman

k. k. Hofrath.

Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag.

Preis 60 kr.

Spedition.

Comptoirist der Speditionsbranche, fleissig und ordnungsliebend, gegenwärtig in einem Wiener Speditionshause in ungekündigter Stellung thätig, **wünscht seinen Posten zu verändern.** Geneigte Anträge unter **„Spedition U. S. 3682"** an **Haasenstein & Vogler (Otto Maass) Wien I.** (494)

Kais. kön. Privilegium (474)

Lichtpaus-Anstalt

H. RIEHL (Itterheim's Nachfolger)

Wien, Währing, Staudgasse 33

empfiehlt sich zur Vervielfältigung von **Plänen** nach ihrem patentirten negrographischen Lichtpausverfahren (schwarze Linien auf weissem Grund). — Dann ist die **Zeichnung auf Pauspapier** nothwendig, die Linien mit intensiv schwarzer Tusche gezogen. **Lieferung** von Clanotipapier zur **Selbstanfertigung** von **Plänen** weisse Linien auf blauem Grund). — **Preise mässig, Arbeit schnell und solid.**

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Allgemeine Oesterreichische Transport-Gesellschaft, Wien.

Centralbureau: IX., Sobieskigasse 20
Stadtbureau: I., Wallfischgasse 15 (ab 15. März 1895).
Spedition, Commission, Incasso. Internationale Transporte.
Grösster Zustreifdienst Wiens.
Patent-Möbelwagen. Fuhrwerke aller Art.
Elektrisch beleuchtete Lagerhäuser für Mobilien aller Art.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Oberösterreich, Tirol, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W., Friedrichstrasse 78.	BERLIN S., Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C., Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., 44 a/45 Forestreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 13.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	M.-GLADBACH, Crefelderstrasse 257.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	NIEDERSCHÖNWEIDE bei Berlin.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spediteure.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art.
Internationale Transporte.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Transportübernahmen zu festen Uebernahmssätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Olmütz, Brünn, Linz, Wien, Graz, Innsbruck, Bregenz, Triest, Krakau, Lemberg, Leipzig, Berlin, Nürnberg, München, Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Verzollungen. — Möbelwagen.

Eduard Fanta, Saaz

Gegründet 1870.
Spedition. Transportübernahme zu festen Frachtsätzen. Specialverkehr für Hopfen. Sammelladungen.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Emil Freiheim

k. k. Postmeister
Speditions-, Grossfuhrwerk-, Möbeltransport- und Verpackungs-Geschäft
Mitglied des internationalen Möbeltransport-Verbandes.
Aerarischer Locofuhren- und städtischer Vorspann-Contrahent.
Möbeldepots und Erstes Grazer Möbelheim im eigenen Hause
GRAZ, Gleisdorfergasse Nr. 10 (Brandhof).
Telephon Nr. 516. Geschäftsgründung 1809.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Commission, Spedition, Stein- und Braunkohlen-Geschäft
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: Jos. Kuttan.
Commercieller Correspondent der k. k. Staatsbahnen.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

1132

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 22. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Juni 1895, womit für den Monat Juli 1895 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1895 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 21 pCt. in Silber zu entrichten ist.

Plener m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Erdweis nach Litschau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Carl Peter in Litschau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von der Station Erdweis der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag nach Litschau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 6. Mai 1895. Z. 29.220

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Napajedl nach Wisowitz.

Das k. k. Handelsministerium hat der Gemeindevertretung von Napajedl im Vereine mit Aristides Baltazzi die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Napajedl nach Wisowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. Mai 1895. Z. 25.523.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Königstadtl zur Station Chlumec.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Fabriksbesitzer Carl Frič in Chlumec im Vereine mit dem Herrschaftsdirector Carl Hantych in Dymokur die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen zur Station Chlumec der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Mai 1895. Z. 23.133.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Stadt Trautenau nach Dunkelthal mit einer Abzweigung von Freiheit nach Johannisbad, sowie für eine eventuelle Verlängerung von Dunkelthal zur Bergschmiede mit Abzweigung von der Kreuzschenke zur Moharnmühle.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördl. autorisirten Civilingenieur Carl Rieger in Trautenau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von der Stadt Trautenau über Nieder- und Ober-Altstadt, Jungbuch, Freiheit, Marschendorf nach Dunkelthal mit einer Abzweigung von Freiheit nach dem Curorte Johannisbad, sowie für eine eventuelle Verlängerung von Dunkelthal über Gross-Aupa zur Bergschmiede mit einer Abzweigung von der Kreuzschenke zur Moharnmühle im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 11. Mai 1895. Z. 19.901.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov zur Station Böhm.-Brod.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Obmann der Bezirksvertretung in Böhm.-Brod, Franz Prokupek, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Mochov über Vikaň, Konnic, Černik und Stolmiř zur Station Böhm.-Brod der Linie Wien—Bodenbach der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Mai 1895. Z. 29.893.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen; die Annahme von Dispositionen des Absenders Seitens der Bahn ohne Beobachtung des § 64 des Betriebsreglements begründet ein Verschulden der Bahn.

(Entscheidung vom 20. December 1894.)

Laut Klage der Firma S. & K. in Wien gegen die k. k. priv. Böhm. Westbahn auf Zahlung von 155 fl. 8 kr. brachte die genannte Firma mit Frachtbrief ddo. Kun-Szt. Miklós-Tass, 20. December 1893 an F. G. in Königshof 131 Säcke Korn mit der irrthümlichen Bestimmungsstation Wilhelmsdorf zur Aufgabe.

Da eine Station Wilhelmsdorf nicht existirt, habe die klägerische Firma, als sie zur Kenntniss der unrichtigen Adressirung gelangte, die Disposition getroffen, dass die genannte Sendung an die Station Wilfleinsdorf expedirt werde. Dieser Disposition sei jedoch die k. k. priv. Böhm. Westbahn nicht nachgekommen, und habe sich in Folge der hiedurch eingetretenen Verspätung der Adressat veranlasst gesehen, von dem Kaufe zurückzutreten, weshalb die Klägerin gezwungen gewesen sei, die Waare an Ort und Stelle zu dem dort geltenden Tagespreise loszuschlagen. Den Gesammtschaden beziffert die Klägerin mit 155 fl. 8 kr.

Das Schiedsgericht verurtheilte die geklagte Bahn, der klägerischen Firma von dem eingeklagten Betrage die Hälfte und die Hälfte der Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens zu bezahlen.

Wie aus der Begründung hervorgeht, erhob der Vertreter der geklagten Bahn zunächst die Einwendung der Incompetenz des Schiedsgerichtes, weil sich seine Mandantin demselben nur unter der „selbstverständlichen" Voraussetzung unterworfen habe, dass ihr die Möglichkeit eines Regresses gegenüber der Aufgabsbahn (im concreten Falle gegenüber den kgl. Ungar. Staatsbahnen) gewahrt sei. Dies treffe aber hier nicht zu, weil sich die kgl. Ungar. Staatsbahnen diesem Schiedsgerichte nicht unterworfen haben, demnach auch nicht regresspflichtig seien. Diese Einwendung wurde vom Schiedsgerichte nicht für begründet erachtet, weil sich die k. k. priv. Böhm. Westbahn laut ihrer Zuschrift vom 3. November 1893, Z. 4481, diesem Schiedsgerichte bedingungslos und ohne jeden Vorbehalt unterworfen hat. Sowohl nach dem Handelsgesetzbuche als nach dem Betriebsreglement kann die Aufgabs- wie die Abgabsbahn geklagt werden. Ob die geklagte Bahn im vorliegenden Falle die Möglichkeit besitze, einen Regressanspruch geltend zu machen, konnte für das Schiedsgericht nicht in Betracht kommen.

Bei der Entscheidung der meritorischen Frage liess sich das Schiedsgericht von der Ueberzeugung leiten, dass beiden Processparteien in Beziehung auf die in der Klage berührte Sendung ein Verschulden zur Last fällt.

Bezüglich der klägerischen Firma liegt das Verschulden in der Ausstellung und Uebergabe eines ungenauen Frachtbriefes, laut welchem die Sendung an F. G. in Königshof-Wilhelmsdorf adressirt war, während eine Station Wilhelmsdorf gar nicht existirt, sondern anstatt derselben Wilfleinsdorf gemeint war. Königshof ist zwar eine Haltestelle der k. k. priv. Böhm. Westbahn, aber keine Station für die Expedition von Frachtgütern. Nach den §§ 51 und 52, Z. 6, des B.-R. hat der Absender die Bestimmungsstation und die Bestimmungsbahn auf dem Frachtbriefe einzusetzen und haftet nach § 53, al. 1, B.-R. für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Diesen Vorschriften des Reglements entspricht der erwähnte Frachtbrief entschieden nicht, und darin liegt das Verschulden der Klägerin. Hiebei ist noch zu berücksichtigen, dass die Firma S. & K. das Frachtbrief-Duplicat übergeben erhielt, und obwohl das Duplicat mit dem Frachtbrief-Originale vollständig gleichlautet und die genannte Firma sohin wissen musste, dass die Sendung nach Wilhelmsdorf und nicht nach Wilfleinsdorf adressirt war, es dennoch unterlassen hat, den Irrthum rechtzeitig richtig zu stellen.

Andererseits konnte sich das Schiedsgericht nicht verhehlen, dass, auch wenn der Absender die Folgen solch ungenauer Angaben zu vertreten hat, dennoch die Bahn nicht berechtigt sein kann, die Bestimmung des

§ 53 B.-R. dahin auszudehnen, dass sie über das Frachtgut nach ihrem Gutdünken verfügen, sich selbst eine Station aussuchen und das Gut dahin spediren könne.

Ein weiteres Verschulden der Bahn liegt auch in der Richtung vor, dass sie Dispositionen, sei es von wem immer, in Empfang genommen hat, ohne dabei die Vorschriften des § 64, al. 2 und 6, B.-R. zu berücksichtigen, wonach dem Absender das Verfügungsrecht über das Gut im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplicates oder eines Aufnahmsscheines nur dann zusteht, wenn er das Duplicat oder den Aufnahmsschein vorweist und wonach diese Verfügungen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung erfolgen müssen, welche Erklärung im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplicates oder eines Aufnahmsscheines auf der betreffenden Urkunde zu wiederholen ist, welche gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist. Diesen Vorschriften ist jedoch die Bahn nicht nachgekommen, indem sie das Duplicat unverändert gelassen hat.

Da sohin ein Verschulden auf beiden Seiten vorliegt und es unthunlich erscheint, abzuwägen, auf welcher Seite das grössere Verschulden liegt, glaubte das Schiedsgericht nach Recht und Billigkeit (§ 1304 a. b. G.-B.) dahin entscheiden zu sollen, dass der Schade von beiden Parteien zu gleichen Theilen getragen werde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 394. Sitzung des Abgeordnetenhauses haben die Abgeordneten Schwarz, Dr. Kurz, Březnovsky, Krumbholz und Genossen folgende Interpellation an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister in Betreff der Gleichstellung der Tarife der Böhmischen Westbahn mit den Tarifen der anderen Staatsbahnen gerichtet:

„In der 327. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. December 1894 wurde die nachfolgende vom Eisenbahn-Ausschusse beantragte Resolution angenommen.

„„Die Regierung wird aufgefordert, nach Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn durch die Staatsverwaltung baldmöglichst die Tarife mit jenen der übrigen Staatsbahnlinien gleichzustellen.““

Es wurde ferner die folgende vom Abgeordneten Dr. Fořt beantragte Resolution zum Beschlusse erhoben:

„„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, gleichzeitig mit der Uebernahme des Betriebes der Böhmischen Westbahn zu veranlassen, dass, insolange auf derselben das Staatsbahnbarême im Localverkehre nicht zur Einführung gelangt, zum Mindesten im Anschlussverkehre die Durchrechnung dieses Barêmes in der Weise platzgreife, wie es rücksichtlich des Wechselverkehres zwischen den k. k. Staatsbahnen und der Böhmischen Nordbahn seit 1. August 1892 bereits der Fall ist.““

„Endlich hat der Vertreter der Regierung in derselben Sitzung gegenüber der allgemein erhobenen Forderung, betreffend eine einheitliche Tarifirung, die Erklärung abgegeben, dass die Regierung in dieser Beziehung den wahrgenommenen Bedürfnissen einstweilen durch singuläre Massregeln entgegenkommen wird.

Seitdem befindet sich die Böhmische Westbahn bereits durch ein halbes Jahr in der Verwaltung des Staates, und es ist zu constatiren, dass die hohen von der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung übernommenen Tarife der Böhmischen Westbahn ungeschmälert weiter bestehen, und dass Seitens dieser Verwaltung bis jetzt auch keine singulären Massregeln getroffen wurden, welche den bestehenden dringenden wirthschaftlichen Bedürfnissen der an dieser Bahn gelegenen und von den hohen Tarifen derselben in erster Reihe und fast ausschliesslich getroffenen Bevölkerung Rechnung getragen hätten.

Es wurden also weder die vom Abgeordnetenhause beschlossenen beiden Resolutionen, noch das von dem Herrn Regierungsvertreter gegebene Versprechen singulärer Massregeln nicht im Mindesten erfüllt, und es erübrigt den Gefertigten angesichts dieser Sachlage nichts anderes, als die Durchführung der beiden beschlossenen und oben angeführten Resolutionen, sowie auch die Erfüllung der Seitens der Regierung gemachten Zusage zu urgiren.

Es ist dies um so nothwendiger, als die Eröffnung der böhmisch-slavischen ethnographischen Ausstellung in Prag einen neuerlichen Beweis liefert, in welch grossem Nachtheile sich die längs der Böhmischen Westbahn lebende Bevölkerung Westböhmens aus Anlass der hohen Tarife dieser Bahn gegenüber der anderen Bevölkerung des Königreiches Böhmen befindet. Der Fahrpreis auf dieser Bahn stellt sich nämlich auf mehr als das Doppelte des Fahrpreises bei gleichen Entfernungen auf anderen Bahnen.

In letzter Zeit wurde wohl in Aussicht gestellt, dass der Personentarif auf sämmtlichen Staatsbahnen mit dem 1. Juli d. J. neu geregelt und damit auch eine Herabsetzung der Fahrpreise auf der Böhmischen Westbahn endlich erreicht werden wird. Allein heute wird der Termin für diese Action mit dem 1. August dieses Jahres bezeichnet, und weil dies nur von privater Seite geschieht, so sehen sich diejenigen, welche an derselben in so hohem Masse interessirt sind, mit der Erfüllung ihrer Wünsche nahezu in eine unabsehbare Zeit versetzt.

Es erfordert die Gerechtigkeit, welche der Staat allen Theilen seines Territoriums gleich schuldet, dass die Regierung offen und bündig sich ausspreche, wann sie die wirthschaftliche Benachtheiligung, welche aus der Beibehaltung der alten Tarife auf der Böhmischen Westbahn der Bevölkerung jenes Landestheiles ersteht, endlich zu beseitigen gedenkt und gegenüber dieser Bevölkerung, welche ja wie die übrige Bevölkerung ihre Pflichten gegen den Staat gleich erfüllt, auch in dieser Beziehung gleiches Recht walten lassen will.

Es erfordert der Gemeinsinn, welchen die Regierung in erster Reihe in der Bevölkerung zu pflegen hat, dass eine solche grossartige volksthümliche und wissenschaftlich wichtige Unternehmung, wie es die ethnographische Ausstellung in Prag ist, allgemein zugänglich gemacht werde, und es ist sonach auch die Forderung gerechtfertigt, dass die staatliche Eisenbahn-Verwaltung im Falle, dass während dieser Ausstellung eine allgemeine Regelung der Staatsbahntarife auch nicht erfolgen sollte, diesem Umstande Rechnung trage und wenigstens durch Herabsetzung der Fahrpreise auf dieser Bahn zum Zwecke des Ausstellungsbesuches eine der versprochenen singulären Massregeln im Interesse der Bevölkerung und des Ausstellungswerkes treffe.

Auf Grund dieser Ausführungen erlauben sich die Gefertigten, an Seine Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfragen zu stellen:

„„1. Wann gedenkt die Regierung im Sinne der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Resolution die Tarife der Böhmischen Westbahn mit jenen der übrigen Staatsbahnlinien gleichzustellen?

2. Ist die staatliche Eisenbahn-Verwaltung geneigt, noch vor Eintritt dieser Gleichstellung im Sinne des weiteren Beschlusses des Abgeordnetenhauses zum Mindesten im Anschlussverkehre dieser Bahn das Staatsbahnbarême zur Durchrechnung zu bringen?

3. Ist Euere Excellenz bereit, zu veranlassen, dass noch während der Giltigkeit der gegenwärtigen Tarife auf der Böhmischen Westbahn für die Fahrten zum Besuche der böhmisch-slavischen ethnographischen Ausstellung in Prag dieselbe Preisherabsetzung eintrete, wie sie bei allen in diese Stadt einmündenden Eisenbahnen eingeführt ist?““

Wien, den 14. Juni 1895.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kremsthalbahn. (Geleiseverlängerung und Anlage eines Industriegeleises in Kirchdorf: Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. Mai vorgenommenen politischen Begehung des Projectes für eine Geleiseverlängerung und Anlage eines Industriegeleises zu dem Cementwerke der Firma Hofmann & Comp. in der Station Kirchdorf der Kremsthalbahn, sowie für die Umstellung des freistehenden Passagieraborte daselbst wurde der Bauconsens Seitens der k. k. Statthalterei in Linz ertheilt. [H.-M.-Z. 34.218.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung eines Schleppgeleises: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Herstellung einer in km 399·332 in der Station Zabierzow, eventuell in km 399·487

ausserhalb dieser Station abzweigenden und zum Kalkofen der Firma Lewkowicz Krauzler & Comp. in Zabierzow führenden Schleppbahn für den 22. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowski betraut. [G.-I.-Z. 11.343.]

— (Schuppen am Bahnhofe in Wien.) Für Zwecke des Kohlenhändlers Kiwa Isaak Borgenicht wurde am Lagerplatze Nr. 430 im 6. Hofe am Bahnhofe in Wien ein hölzerner Schuppen hergestellt. [7. Juni, Z. 32.842.]

— (Badehaus in Gänserndorf.) In der Station Gänserndorf wurde ein Badehaus errichtet. [8. Juni, Z. 32.616.]

— (Bauliche Veränderung in Prerau) Das Project für die Herstellung einer zweiten Druckleitung in der Station Prerau, und zwar von der Wasserstationsanlage an der Betsch bis in das Reservoirgebäude wurde genehmigt. [30. Mai, Z. 26.864.]

— (Bauliche Herstellungen in Oderberg.) Auf dem Bahnhofe in Oderberg wurde eine Kehrichtgrube und ein Nebengebäude hergestellt. [23. Mai, Z. 25.533.]

— (Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Krakau.) Für Zwecke der Firma Baruch & Rettinger wurden auf den von dieser Firma gemietheten Holzlagerplätzen in der Station Krakau ein Schuppen, drei Kalkgruben und ein Brunnen hergestellt. [27. Mai, Z. 31.101.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Güterschuppen in der Station Friedek-Mistek.) Die Verlängerung des in der Station Friedek-Mistek bestehenden Güterschuppens wurde genehmigt. [8. Juni, Z. 33.567.]

— (Linie Stauding—Wagstadt: Brückenwaage in Wagstadt.) Für Zwecke der Staudinger Kalkbrennerei wurde in der Station Wagstadt eine Strassenbrückenwaage hergestellt. [11. Juni, Z. 33.854.]

Neutitscheiner Localbahn. (Magazinsanbau und Laderampe in Neutitschein: Bauconsens.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat hinsichtlich des von der Neutitscheiner Localbahn vorgelegten Projectes für einen Magazinsanbau und für die Herstellung einer offenen Laderampe in der Station Neutitschein den Bauconsens ertheilt. [H.-M.-Z. 34.220.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

Südbahn-Gesellschaft:

20. Juni. In Folge Wolkenbruches und dadurch hervorgerufenen Geröllabsturzes wurden das rechtsseitige Geleise zwischen Mürzzuschlag und Langenwang, sowie beide Geleise zwischen Langenwang und Krieglach unfahrbar.

21. Juni. Zwischen Mürzzuschlag und Krieglach sind beide Geleise wieder fahrbar und ist der Verkehr wieder eröffnet.

20. Juni. In Folge Wolkenbruches wurde der Verkehr zwischen Peggau und Frohnleiten wegen Ueberfluthung der Geleise bei km 187·9 unterbrochen. Hiedurch erlitt Zug 101 eine Verspätung von 3 Stunden 17 Min., Zug 8/c 2 Stunden 34 Min., Zug 17 2 Stunden 7 Min., Zug 121 3 Stunden 12 Min.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien.)

20. Juni. Auf der Localbahnstrecke Mürzzuschlag—Neuberg musste Zug 3655 vor dem Durchlasse bei km 2·4/5 in Folge Ueberschotterung des Geleises durch einen Wolkenbruch anhalten und nach Kapellen zurückschieben. Die Züge 3614, 3615 und 3618 mussten eingestellt werden. Der Verkehr wird am

21. Juni mit Zug 3611 wieder aufgenommen.

Eisenbahn Wien—Aspang:

20. Juni. Der Postzug Nr. 6 musste in Edlitz aufgelöst werden, weil Bahn bei km 83·7 in Folge Wolkenbruches und Ueberschotterung unfahrbar.

21. Juni. Zugsverkehr wieder normal.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Concessionirung und den Ausbau der projectirten Zsitvathal-Bahn, d. i. der Linie Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 63 vom 26. Mai verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, den Ausbau der Linie Aranyos-Maróth—Kis-Tapolcsány (Zsitvathal-Bahn) betreffend. Die Concession zum Ausbau dieser in Fortsetzung der Linie (Tót-Megyer—) Nagy-Surány—Verebely—Aranyos-Maróth (Flügelbahn der donaulinksuferseitigen Hauptlinie [Wien—] Marchegg—Tót-Megyer—Budapest) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 gleichfalls als normalspurige Localbahn vorläufig bis Kis-Tapolcsány auszuführende Linie wurde vom kgl. ungarischen Handelsminister im Sinne der diesbezüglich bestehenden Normen und mit Vorbehalt der nachträglichen parlamentarischen Genehmigung zufolge Erlass Z. 36.724 vom 16. Mai 1895 bereits im eigenen Wirkungskreise ertheilt und die Genehmigung der hiedurch resultirenden Capitalserhöhung per 138.000 fl. in einem Nachtrage zur Concessionsurkunde der Szitvathal-Bahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1893) ausgesprochen. Die effectiven Baukosten dieser 4 km langen Fortsetzung der Hauptlinie sind mit 138.000 fl., d. i. 34.500 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen. Nebst der entsprechend zu erweiternden und einzurichtenden Ausgangsstation Aranyos-Maróth ist die nun als zukünftige Endstation, zu behandelnde Station Kis-Tapolcsány in einer Länge von 350 m als Station für den gesammten Verkehr herzustellen.

— (Vorlage des Gesetzentwurfes, die Concessionirung und den Ausbau der Localbahn Pápa-Csorna betreffend.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 64 vom 29. Mai 1895 verlautbart den vom kgl. ungarischen Handelsminister der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf, die Concessionirung und den Ausbau der Localbahn Pápa-Csorna betreffend. Concessionswerber für diese von der Station Pápa der Linie Györ (Raab)—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Fehring(—Graz) aus diese mit Berührung der Comitate Veszprém, Györ (Raab) und Sopron (Oedenburg) in der Station Csorna mit den Linien Györ—Sopron—Ebenfurth und Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustift)—Szombathely verbindende, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1881 als normalspurige Localbahn zu erbauende und zu betreibende Linie sind Franz Réthey und Consorten (Ernst Ritter von Lindheim). Das Actiencapital für diese 35·8 km lange Bahn ist mit 1,216.100, d. i. mit 33.969 fl. per laufendes Bahnkilometer, das effective Baucapital mit 1,132.500, d. i. mit 31.620 fl. per laufendes Bahnkilometer bemessen. Der Bau der genannten Linie erfordert die Ueberbrückung der Flüsse Raaba und Marczal, und sind die diesbezüglichen Kosten aus dem oben angeführten Baucapitale zu bestreiten.

Budapester Strassenbahn - Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb. (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers in Angelegenheit der projectirten Einführung des elektrischen Betriebes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 27. Mai 1895, Z. 38.526, in Angelegenheit der Aufhebung des derzeitigen Pferdebetriebes auf den Linien der Budapester Strassenbahn-Actiengesellschaft und der Einführung des elektrischen Betriebes auf diesen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 63 ex 1894 und Nr. 24 und 58 ex 1895) einen Erlass an die Budapester hauptstädtische Communalverwaltung gerichtet, in welchem diese mit Hinweis auf den diesbezüglichen früheren Ministerial-Erlass (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40) aufgefordert wird, die fragliche Angelegenheit binnen drei Monaten im Sinne der Intention der Regierung und im Einvernehmen mit der Direction der Strassenbahn-Actiengesellschaft für Strasseneisenbahnen mit Pferdebetrieb endgiltig zu erledigen. Bei diesem Anlasse wird hervorgehoben, dass der die Modalitäten der Umgestaltung präcisirende Vertragsentwurf (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 34), die Ueberlassung der communalen Grundparcellen betreffend, im Principe die ministerielle Genehmigung erhielt und als Basis der diesbezüglichen Schlussverhandlungen zu dienen haben wird. Der Minister legt ein besonderes Gewicht darauf, dass die projectirte Umgestaltung, insbesondere jene der Hauptlinien, bis zum Beginne der Millenniumsausstellung durchgeführt werde. — Wie nun aus Budapest berichtet wird, ist neuester Zeit auch die Frage der Einführung des Dampfwagens (System Serpollet) in Combination gezogen worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 11. Juni bei der Firma:

„K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang“

Friedrich Schlemüller als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht, dagegen August Ritter v. Löhr, Oberinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 24. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Johann Grafen Harrach und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer die 13. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Commercialbahnen abgehalten. Bei derselben waren 20 Actionäre anwesend, welche 4900 Actien mit 196 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende brachte vorerst zur Kenntniss der Versammlung, dass aus Anlass der im verflossenen Jahre vorgenommenen Wahlen in den Verwaltungsrath von Seiten der Gruppe der nominirungsberechtigten Domänenbesitzer (Donatoren) Johann Graf Harrach, Fürst-Grossprior Guido Graf Thun-Hohenstein und Alexander Prinz Thurn und Taxis für die laufende Functionsperiode wiedergewählt wurden. Der Geschäftsbericht pro 1894 macht Mittheilung von dem im abgelaufenen Jahre in Angriff genommenen Ausbau der Linie Sadowa—Smiřic zum Anschlusse an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und über die Betriebsergebnisse, welche die günstigsten seit dem Bestande des gesellschaftlichen Unternehmens waren. Zur Beförderung gelangten 331.440 (+ 51.626) Personen und 595.151 (+ 14.267) t Eil- und Frachtgüter. Die Betriebseinnahmen betrugen 649.955 fl. (+ 27.815 fl.), die Betriebsausgaben 275.622 fl. (— 25.417 fl.), so dass ein Betriebsüberschuss von 374.333 fl. (+ 52.632 fl.) resultirt. Der Betriebscoëfficient beträgt somit 42·41 pCt., gegen 48·34 pCt. im Vorjahre. Nach Bestreitung der Steuern, Fondsbeiträge und sonstigen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben ergibt sich ein Reinerträgniss von 342.333 fl. Hievon wurden 254.912 fl. zur Verzinsung und Tilgung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld in Anspruch genommen, während die noch erübrigenden 87.321 fl. vereinbarungsgemäss der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar mit 25 pCt. als Erträgnissantheil und mit 75 pCt. auf Abschlag der gesellschaftlichen Schuld zu überweisen waren. Obige Verwendung des Reinerträgnisses wurde ohne Debatte einhellig genehmigt. Mit der Wiederwahl des Aufsichtsrathes für das Geschäftsjahr 1895 schloss die Generalversammlung.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 25. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Hofrathes Dr. Eduard Freiherrn von Sochor und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Rudolf von Amberg die 26. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 26 Actionäre anwesend, welche 6298 Actien mit 629 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte hat die seit einigen Jahren anhaltend steigende Verkehrsentwicklung auf der gesellschaftlichen Linie auch im letzten Jahre einen lebhaften, alle Transportzweige umfassenden Aufschwung genommen nnd ein günstiges Betriebsresultat ergeben. Die gesammte Transportleistung betrug 13·486 Millionen (+ 1·303 Millionen) Brutto-Tonnenkilometer. Bei dem Personenverkehre mit 377.544 (+ 41.705) Reisenden betrug die Mehreinnahme 6426 fl.; im Güterverkehre mit 281.352 t ist eine Mehrleistung von 35.179 t und eine Mehreinnahme von 25.872 fl. zu verzeichnen. Die Gesammteinnahmen betrugen 479.153 fl. (+ 31.801 fl.). Die Betriebsausgaben per 145.107 fl. haben gegenüber dem Vorjahre in Folge der erhöhten Transportleistung und mehrfach nothwendiger Oberbauarbeiten eine Steigerung um 30.023 fl. erfahren. Der pro 1894 erzielte Reingewinn beträgt 113.424 fl. und erhöht sich nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1893 auf 134.936 fl. Hievon waren die statutarischen Dotationen von Reserve und Tantieme mit zusammen 22.684 fl. in Abzug zu bringen, so dass 112.252 fl. zur Disposition der Generalversammlung standen. Der Verwaltungsrath beantragte, 90.625 fl. zur Auszahlung einer 6¼ percentigen Dividende zu verwenden und die erübrigenden 21.627 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde nach Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Discussion einhellig angenommen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Hofrath Richard Jeitteles, Friedrich Freiherr von Klein und Hofrath Adolf Rampelt von Rüdenstein, sowie der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt.

Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Alphons von Glaser, die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte ergab das Betriebsjahr 1894 einen Gewinn von fl. 634, wodurch sich der ausgewiesene Verlustsaldo auf fl. 335.906 verringert. Letzterer wurde auf neue Rechnung übertragen. Das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Alfred Tunkler Ritter von Treuimfeld wurde gleichwie der bisherige Revisionsausschuss wiedergewählt.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Theodor Ritter von Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgehalten. Bei derselben waren 30 Actionäre anwesend, welche 15.700 Actien mit 880 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte beträgt der Reinertrag 1,172.755 fl. (+ 102.295 fl. gegenüber dem Jahre 1893), so dass noch eine Staatsgarantie von 652.078 fl. (— 91.359 fl.) in Anspruch genommen wird. Nebst den beiden obigen Posten ergeben sich noch verschiedene kleinere Einnahmen, so dass im Ganzen ein Betrag von 1,932.812 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stand. Hieraus sind zu bestreiten die Verzinsung und Tilgung des Lotterieanlehens mit 163.800 fl., der Dienst der Prioritätsanleihe aus dem Jahre 1892 mit 1,071.032 fl. und die 3·8percentigen Zinsen des Actiencapitals mit 600.000 fl., so dass noch 87.049 fl. disponibel blieben. Der Verwaltungsrath beantragte, den am 1. Juli fälligen Actiencoupon mit 5 fl. einzulösen und den Rest von 19.654 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Geschäftsberichte sind noch folgende Daten zu entnehmen: Die Gesammteinnahmen des letzten Betriebsjahres betrugen 3,652.491 fl. (+ 116.369 fl.), die Gesammtausgaben 2,464.736 fl. (+ 14.074 fl.). Der Personenverkehr zeigt eine Frequenz von 2,077.553 (+ 61.060) Reisenden und eine Einnahme von 677.494 fl. (+ 50.068 fl.). Der Güterverkehr ergab eine Beförderung von 1,790.647 (+ 27.456) Tonnen und eine Einnahme von 2,868.837 fl. (+ 56.857 fl.). Der Betriebscoëfficient hat sich von 57·49 pCt. auf 55·72 pCt. ermässigt. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und genehmigte die oben erwähnten Anträge desselben hinsichtlich der Verwendung des Ueberschusses. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Hermann Ritter von Goldschmidt, Dr. Johann Freiherr von Haimberger und Franz Freiherr Klein von Wiesenberg, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Franz Edler von Siegmund zum Vicepräsidenten gewählt.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten, k. k. Regierungsrathes Dr. Ritter von Mitscha, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn, die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten. Bei derselben waren 40 Actionäre anwesend, welche 54.952 Actien mit 5459 Stimmen vertraten. Der pro 1894 veröffentliche Geschäftsbericht constatirt, dass sich in dem abgelaufenen Jahre beim garantirten Netz eine sehr bedeutende, beim Ergänzungsnetz eine mässige Mehreinnahme ergab. Der Personenverkehr erfuhr auf dem garantirten Netz eine Steigerung um 442.297 Personen oder 11·19 pCt., auf dem Ergänzungsnetz eine Zunahme um 66.008 Personen oder 3·54 pCt. Die Einnahmen hoben sich auf dem garantirten Netz um fl. 176.968 = 8·11 pCt., auf dem Ergänzungsnetz um fl. 43.091 = 4·94 pCt. Was den Güterverkehr betrifft, so wurden auf dem garantirten Netz im Ganzen 3·25 Millionen (+ 118.369) Tonnen befördert, davon 940.633 (+ 7319) Tonnen Kohlen und Coaks, 1·7 Millionen (+ 75.689) Tonnen der anderen Wagenladungsgüter und 561.272 (+ 31.669) Tonnen sperriger Güter und solcher der Normalclassen. Auf dem Ergänzungsnetz wurden 3·55 Millionen (+ 18.103). Tonnen befördert, und zwar 1·87 Millionen (— 74.533) Tonnen Kohlen und Coaks, 1·33 Millionen (+ 70.628) Tonnen anderer Wagenladungsgüter und 333.902 (+ 20.539) Tonnen sperriger Güter und solcher der Normalclassen. Von der Gesammteinnahme im Güterverkehr entfallen fl. 537.402 = 9·54 pCt. auf den Localverkehr und 5·09 Millionen Gulden = 90·4 pCt. auf den directen und Durchgangsverkehr. Das garantirte Netz schliesst mit einem Abgange von fl. 100.844; dagegen erhält dasselbe vom Ergänzungsnetz einen Gewinnantheil, der sich mit fl. 292.894 beziffert; es standen somit nach Hinzurechnung des Vortrages aus dem Jahre 1893 per fl. 41.822 im Ganzen fl. 233.872 der Generalversammlung zur Disposition. Der Verwaltungsrath beantragte, eine Superdividende von fl. 1 per Actie, d. i. fl. 180.000 zu vertheilen und die restlichen fl. 52.872 auf neue Rechnung zu übertragen. Das Ergänzungsnetz ergab einen Nettoertrag von fl. 2,087.851; davon waren für die Actientilgung fl. 58.100, für den Reservefond fl. 64.284 und für Tantiemen fl. 57.855 erforderlich. Von dem Reste gebührten zuerst den Actionären des Ergänzungsnetzes die 5percentigen Zinsen im Betrage von fl. 1,386.610, während der Ueberschuss gleichmässig unter sämmtliche Actionäre der Gesellschaft zu vertheilen ist. Durch die im Jahre 1894 vorgenommene Begebung von 5000 Actien des Er-

gänzungsnetzes (Elbethalbahn) erhöhte sich die gesammte Circulation an Actien und Genussscheinen auf 140.000 Stück. Die Zahl der garantirten Actien beträgt 180.000 Stück. Demnach entfallen auf die Elbethal-Actien fl. 227.806, auf die garantirten Actien fl. 292.894 von dem Ueberschusse. Für die Actionäre des Ergänzungsnetzes standen somit fl. 1,614.416 und nach Hinzurechnung des Vortrages aus dem Jahre 1893 per fl. 61.068 im Ganzen fl. 1,675.484 zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beantragte, die Dividende wie im Vorjahre mit fl. 11·50 per Actie zu bemessen und den Restbetrag von fl. 78.875 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und genehmigte die Anträge desselben betreffs Verwendung des Reingewinnes. Schliesslich wurde das ausscheidende Verwaltungsrathsmitglied Franz Edler von Siegmund, sowie die bisherigen Revisoren und deren Ersatzmänner wiedergewählt.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Regierungsrath Dr. Josef Mitscha Ritter von Maehrheim zum Präsidenten und Theodor Ritter von Taussig zum Vicepräsidenten wiedergewählt. Als Mitglieder des Comité des Verwaltungsrathes wurden die beiden Vorgenannten, sowie Adolf Ritter von Schenk wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCV. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene XCV. Stück enthält unter

Nr. 1018: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 17. Juni 1895, Z. 57.369, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, Szilagy und Somogy, sowie aus dem Stadtgebiete von Temesvar in Ungarn nach Niederösterreich.

Nr. 1019: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 15. Juni 1895, Z. 7542, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden und todten Schweinen, sowie von rohem Schweinefleisch aus Croatien und Slavonien nach Kärnten.

Nr. 1020: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 15. Juni 1895, Z. 6698, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Salzburg.

Nr. 1021: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 14. Juni 1895, Z. 48.376, betreffend die Aufhebung der anlässlich Auftretens der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Krakau erlassenen Massregeln.

Nr. 1022: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Dalmatien vom 9. Juni 1895, Z. 14.622/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Steinbruch, aus den Comitaten Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, Sopron, Bihar und Szabolcs, sowie aus den Stadtgebieten Budapest und Sopron in Ungarn nach Dalmatien.

Handelsverkehr zwischen Triest und Ungarn. (Statistischer Ausweis.) Den officiellen statistischen Daten zufolge war der Handelsverkehr Ungarns mit dem österreichischen See-Emporium, das an der Vermittlung des überseeischen Ausfuhr- und Einfuhrhandels, namentlich mit der Levante und den Mittelmeergebieten, einen hervorragenden Antheil hat, auch im Jahre 1894 ein recht umfangreicher, wenngleich hinter den Ergebnissen des Jahres 1893 zurückstehend, was zumeist auf die allgemeinen commerciellen Conjuncturen zurückzuführen ist. Die nachfolgenden Daten beziehen sich auf den hauptsächlichsten, d. i. den Landverkehr, der die besten Anhaltspunkte zur Beurtheilung der betreffenden Güterbewegung bietet. Es kamen danach per Bahn:

a) Von Ungarn nach Triest

	in den Jahren	
	1894	1893
	Gewicht in Metercentnern	
im Totale	958.295	1,179.514
und insbesondere		
Mahlproducte	191.020	198.230
Weizen	247.825	256.390
Gerste	14.390	12.360
Hülsenfrüchte	54.550	99.130
Sämereien	13.530	15.027
Nutz- und Werkholz	31.790	83.680
Fassdauben	64.298	149.112
Pflaumen, getrocknet	3.820	3.360
Reis	25.060	11.940
Zucker	131.670	120.360
Alkohol und Sprit	27.994	54.030
Mineralwasser	9.083	12.600
Papier	3.315	2.080
Gerbstoffe	15.286	28.450

b) Nach Ungarn wurden ab Triest mittelst Bahn versendet:

	in den Jahren	
	1894	1893
	Gewicht in Metercentnern	
Totalverkehr	677.290	703.031
davon an Hauptartikeln:		
Kaffee	64.800	61.920
Droguen	8.810	8.500
Agrumen (Citronen und Pomeranzen)	39.400	48.960
Südfrüchte aller Art	63.600	71.480
Oele, vegetabilische	32.840	29.540
Oele, mineralische	60.870	73.050
Reis	31.790	14.230
Vallonea etc.	15.940	15.140
Häute, rohe	18.300	15.370
Wein	123.640	179.450
Schwefel	13.370	11.163
Kolophonium und gemeine Harze	14.160	14.590
Baumwolle	12.660	14.020
Crin vegetal	10.100	8.330

Die Zunahme bei Reis ist hauptsächlich der neu errichteten Triestiner Reisschälfabrik zuzuschreiben, welche nunmehr an der Versorgung Ungarns mitparticipirt. Der Wechselverkehr zwischen dem Triestiner und dem Fiumaner Hafen ist belanglos, da die nächste Umgebung beider Häfen weder als Productions- noch als Consumgebiet Bedeutung besitzt. Derselbe wird zumeist durch Küstenfahrzeuge und Trabacoli vermittelt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben die nachstehenden Allerhöchsten Handschreiben allergnädigst zu erlassen geruht:

Lieber Graf Kielmansegg! Ich ernenne den Feldzeugmeister Grafen Zeno Welsersheimb neuerlich zu Meinem Minister für Landesvertheidigung, den Apollinar Ritter von Jaworski neuerlich zu Meinem Minister, den Sectionschef Dr. Eugen Ritter Böhm von Bawerk zu Meinem Finanzminister und betraue den Sectionschef Dr. Ferdinand Edlen von Blumfeld mit der Leitung Meines Ackerbauministeriums, den Sectionschef Dr. Heinrich Ritter von Wittek mit der Leitung Meines Handelsministeriums, den Sectionschef Dr. Eduard Rittner mit der Leitung Meines Ministeriums für Cultus und Unterricht und den Sectionschef Dr. Carl Ritter Krall von Krallenberg mit der Leitung Meines Justizministeriums, wonach Sie das Weitere zu veranlassen haben.

Die an die betreffenden Minister gerichteten Handschreiben folgen im Anschlusse mit.

Wien, am 19. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Kielmansegg m. p.

Lieber Graf Wurmbrand! Indem Ich Sie über Ihr Ansuchen von dem Amte Meines Handelsministers hiemit in Gnaden enthebe, verleihe Ich Ihnen in Anerkennung Ihrer treuen, mit voller Hingebung geleisteten Dienste taxfrei Meinen Orden der eisernen Krone erster Classe.

Wien, am 19. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Alfred Fürst zu Windisch-Graetz m. p.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungs-Commissärs bei der Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au dem k. k. Statthaltereirathe Dr. Eugen Netoliczka in Graz übertragen.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium an Stelle des verstorbenen Regierungs-Verwaltungsrathsmitgliedes Dr. Carl Bayer den Obmann der Bezirksvertretung Fürstenfeld, Josef Sutter, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes der Actiengesellschaft „Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (-Neudau)“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Am 1. August 1895 treten in Wirksamkeit:

a) Im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband.

1. Ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern, gewöhnlichen, und Lebensmitteln in Eilfracht zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits.

Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Gleichzeitig wird ein Anhang zu diesem Tarife ausgegeben, welcher Coursdifferenzen enthält, die bis auf Weiteres im einfachen Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

2. Ein VI. Nachtrag zum Tarife, Theil II, 1. Heft, vom 1. December 1888, welcher im Zusammenhange mit dem unter 1 genannten Ausnahmetarife die Aufhebung der Frachtsätze für Eilgut und der Ausnahmetarife Nr. I und XXIV zum Ausdrucke bringt.

Ausserdem enthält dieser Nachtrag die Einbeziehung der Station Hallein in den Ausnahmetarif Nr. XV, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. XXV für die Beförderung von Parketten, dann die Ergänzung des Kilometerzeigers und die Aenderung von Stationsnamen.

b) Im Oesterr.-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre.

Ein VII. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Heft Nr. 1, vom 1., bezw. 20. August 1886, welcher die Aufhebung sämmtlicher Frachtsätze für Eilgüter und der Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I zum Ausdrucke bringt.

c) Im Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre:

Ein Nachtrag II zum Theil II vom 1. Mai 1887, welcher die Aufhebung der Frachtsätze für Eilgut, des Ausnahmetarifes Nr. 22, ferner des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc., sowie einen Ausnahme-Frachtsatz für die Beförderung von Pflastersteinen von Schwarzach nach Basel enthält.

Exemplare des unter a) 1 genannten Tarifes sammt Anhang werden zum Preise von 80 Hellern, Exemplare des unter a) 2 genannten Nachtrages zum Preise von 10 Hellern und der unter b) und c) genannten Nachträge gratis ab 15. Juli 1895 bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zu beziehen sein.

Mit Bezug auf die Kundmachung (99, 146, 280 und 369) in Nr. 22 vom 19. Februar, Nr. 32 vom 14. März, Nr. 47 vom 23. April und Nr. 59 vom 21. Mai 1895 dieses Blattes wird beigefügt, dass die bisher giltigen bezüglichen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1895 in Kraft bleiben.

Wien, am 17. Juni 1895. [434]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Brčka in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst.

Die in dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, vom 1. November 1893 enthaltenen Frachtsätze für die Station Gunja (frühere Bezeichnung Brčka-Gunja) gelten ab 15. Juli 1895 unter Zuschlag von 13 Centimes, bezw. 10 Pfennig pro 100 kg auch für Transporte von oder nach der (neuen) Station Brčka.

Wien, am 18. Juni 1895. [435]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. August 1895 tritt zu dem vom 1. Juli 1892 giltigen Tarife für den obbezeichneten Verkehr der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält eine theilweise Aufhebung des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 17. Juni 1895. [436]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer und Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft 3.

Frachtsätze für die Station Kenyérmező.

Die im Ausnahmetarif Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres vom 1. August 1894, sowie im Ausnahmetarif Heft III des Oberschlesisch-Oesterr.-Ungarischen Kohlenverkehres vom 1. Mai 1892 und dessen Nachträgen I—V für Esztergom, Station der Esztergom-Almás-Füzitöer Localbahn, enthaltenen directen Frachtsätze und Lieferfristen finden unter Aufrechthaltung der in den vorbezeichneten Tarifheften enthaltenen sonstigen Tarifbestimmungen vom 1. Juli 1895 angefangen bis zur Durchführung im Tarifwege auch für solche Sendungen Anwendung, welche mit der Bestimmung nach der 4 km vor Esztergom gelegenen Station Kenyérmező der Esztergom-Almás-Füzitöer Localbahn zur Verfrachtung gelangen.

Budapest, am 18. Juni 1895. [437]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife.

Am 1. Juli 1895 tritt der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1, und Nachtrag II zum Anhange dieses Tarifes in Kraft.

Der Inhalt des Nachtrages III ist folgender:

1. Neue Classengut-Tarifsätze für die Station Lonyabánya.
2. Aufnahme der Stationen Nagy-Körös und Ujvidék.
3. Neue Frachtsätze für Liptó-Szt. Miklós.
4. Aufnahme der Relation Budapest—Sorgau in den Ausnahmetarif 1 (Güter der Stückgutclasse I in Wagenladungen).
5. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 (Bäume, Sträucher).
6. Aenderung, bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifes 14 (Mineralwasser).
7. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 b (Sämereien).
8. Aufnahme von Ersekujvár, Gombos-Bogojeva und Udvard in den Ausnahmetarif 18 (Schilf und Schilfrohr).
9. Geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 20 (Wolle).
10. Erweiterung des Ausnahmetarifes 31 (Glassand).
11. Ergänzung des Ausnahmetarifes 32 (Düngemittel) und Aufnahme der Relationen Bosna-Brod—Gleiwitz/Zabrze.
12. Aufnahme der Station Laband in den Ausnahmetarif 37 (Eisen und Stahl).
13. Aufnahme der Station Salgó-Tarján in den Ausnahmetarif 38 (Roheisen).
14. Aufnahme der Stationen Nagy-Mihály und Szepes-Olaszi in den Ausnahmetarif 46 (Eisenerz und Schlacken zum Hochofenbetrieb).
15. Neuer Ausnahmetarif Nr. 47 für Rohglas zwischen Budapest und Sorgau.
16. Berichtigungen.

Der Nachtrag II zum Anhang enthält Coursabschläge für die im ersteren Nachtrage enthaltenen Frachtsätze.

Die in diesem Nachtrage enthaltenen Frachterhöhungen treten erst mit 15. August 1895 in Kraft.

Beide Nachträge zusammen zusammen sind bei den Endverwaltungen um 25 Kreuzer erhältlich.

Budapest, am 14. Juni 1895. [438]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Poprädthaler Localbahnen.)

Einstellung des Stückgutverkehres in der Station Nagy-Eör.

Die Station Nagy-Eör der Poprádthaler Localbahnen wird am 1. Juli 1895 für den Gesammtverkehr geschlossen und bleibt vom genannten Tage ab blos für den Personen-, Gepäcks- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr geöffnet.

Budapest, am 12. Juni 1895. [439]

Die Direction der k.k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife vom 1. August 1893.

Mit 5. Juli 1895 gelangt zum Tarife für den vorbezeichneten directen Personen- und Gepäcksverkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält neue directe Fahrpreise zwischen einigen deutschen Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 15 Heller erhältlich.

Wien, am 20. Juni 1895. [440]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Die im Tarife vom 1. April 1895 auf Seite 174 enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel ab Kassa nach Fulda treten mit 31. Juli 1895 ausser Kraft.

Die Benennung der auf derselben Seite bezeichneten Station „Frankfurt a/M.“ wird auf Frankfurt a/O. berichtigt.

Auf Seite 182 ist neben dem Stationsnamen „Zittau (Preuss. Staatsb.)“ in der Rubrik „Eisenbahn-Direction“ anstatt „Berlin“ richtig „Breslau“ zu schreiben.

Wien, am 19. Juni 1895. [441]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Offert-Ausschreibung.

Für das **zweite Geleise** der Strecken **Lemberg podzameze—Krasne** und **Skwarzawa—Zloczów** der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska ist die Lieferung und Aufstellung der **eisernen Brücken** und **Geländer** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Blech- und Fachwerkbrücken im Gesammtgewicht von rund 230 t und 300 m Geländer.

Das Materiale für diese Lieferung besteht aus weichem Martinflusseisen.

Die Vergebung erfolgt zum Theil nach Pauschalbeträgen, zum Theil nach Einheitspreisen per 100 kg, bezw. 1 m Geländer.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 21a der Fachabtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der **k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen** in **Wien** (XV., Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens **2. Juli l. J., 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokolle der **k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen** in **Wien** (XV., Administrationsgebäude) eingereicht werden.

WIEN, im Juni 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
988	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohlen und Coaks	Oswięcim transit	Sokal transit (für Russland)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufgabe der Sendungen mit directen von der Aufgabsstation nach Sokal trs. (für Russland) lautenden Frachtbriefen. Die Weiterbeförderung per Achse nach Russland hat spätestens binnen sechs Wochen (42 Tage), vom Tage des Eintreffens der Sendung in Sokal an gerechnet, zu erfolgen, während welcher Zeit die Sendungen unter Bahnaufsicht stehen müssen. Die Abfertigung der Sendungen hat auf Grund der von der Versandtstation bis Sokal bestehenden directen Tarife zu geschehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Einschlägige Verbandtarife		41·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, event. auch der Frachtbrief-Duplicate bis Sokal bei frankirten Gebühren, und der Original-Zolldocumente über die erfolgte Ausfuhr nach Russland, welche Belege keine Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens Ende März 1896 vorzulegen sind. Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfuhr des Gutes nach Russland nicht möglich sein sollte, muss letztere auf den zur Frachterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit Datum, ferner dem Stempel und der Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeichnet werden	
989	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	1. Melasse 2. Leere gebrauchte Fässer	a) der landwirthschaftlichen Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B. b) der Ersten Zuckerfabrik in Brüx k.k.St.B. oder umgekehrt	der Spiritus- und Pottasche-Fabrik in Brüx A.T.E.	ad 1. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen ad 2. Bei Zahlung der Fracht pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad 1. a) 5·5 kr. pro 100 kg ad 1. b) 5·95 kr. pro 100 kg ad 2. a) und b) fl. 3·30 pro Wagen		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Kreuzer) a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
990	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Aužic	a) Aussig (Oe.N.W.B.) transit; b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende August 1895	Local-, bezw. Verbandtarife	Verschieden	33·1	37	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens bis Ende November 1895	
				Čakovic						43·9	48				
				Liblic-Bišic						—	45				
				Měšic						40·8	45				
				Neratovic						37·2	41				
				Satalic						44·9	49				
				Vysočan (B.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.); b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					—	49				
				Zakolan	a) Aussig (St.E.G.); b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					30	33				
				Wien (K.F.N.B.)						102	102				
				Bisenz-Pisek (K.F.N.B.)	a) Aussig (Oe.N.W.B.); b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					113	113				
				Angern	a) Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.); b) Schönpriesen und Nestomitz (Zuckerfabrik)					102	102				
				Dürnkrut						102	102				
				Freiheitau						94	94				
				Göding						109	109				
				Kostel						102	102				
				Saitz						102	102				
				Stauding						102	102				
				Hennersdorf						95	95				
				Skrochowitz-Braunsdorf						84	84				
				Ouřinowes						39	42				
				Čelakovic	a) Aussig (Oe.N.W.B.); b) Schönpriesen oder Nestomitz (Zuckerfabrik)					—	51				
				Černožic						—	80				
				Chlumetz						—	70				
				Chrast						—	92				
				Chrudim						—	86				
				Dobřenitz-Sirowatka						—	75				
				Königgrätz						—	79				
				Libitz						—	61				
				Libnowes						—	64				
				Lissa						—	51				
				Melnik						—	35				
				Neubidschow						—	73				
				Nimburg (Oe.N.W.B.)						—	54				
				Obora						—	73				
				Poděbrad						—	59				
				Předměřitz						—	80				
				Smidar						—	75				
				Smiřitz						—	80				
				Wegstädtl						—	29				
				Wien (Oe.N.W.B.)						102	102				
				Wostroměř						70	70				
				Žiželitz						—	68				
				Austerlitz	Aussig (St.E.G.), Nestomitz (Zuckerfabrik) und Schönpriesen					97					
				Bisenz Stadt						113					
				Butschowitz						101					
				Kanitz-Eibenschitz						97					
				Kralup (St.E.G.)						30					
				Littau						88					
				Lužec						30					
				Schlappanitz						92					
				Svoleňoves (St.E.G.)						30					
				Tischnowitz						100					
				Welwarn						39					
				Wien (St.E.G.)						102					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
991	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schilf und Schilfrohr	Érsekujvar	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Kreuzer 32	30	2	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu bewerkstelligen
				Udvard					33	31	2			
992	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Wichstadtl-Lichtenau (Oe.N.W.B.)	Komotau (A.T.E.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 58·1		Im Kartirungswege		
					Kralup (St.E.G.)					44·9				
					Marienbad (k.k.St.B.)					85·5				
				Hohenstadt (St.E.G.)	Komotau (A.T.E.)					69·6				
					Marienbad (k.k.St.B.)					85·0				
993	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geflügel, todtes, als Eilgut	Makó	Wien Staatsbahnhof " Nordbahnhof	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, spätestens bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	287 kr.	246 kr.	41 kr.	Im Kartirungswege		
994	Oesterr. Nordwestbahn		Ausstellungs-Güter	Wien Oe.N.W.B.	Startsch-Trebitsch	Aufgabe in beliebigen Quantitäten, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	Kreuzer 98	49	49	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Transport der Doctor Emil Holub'schen Ausstellungs-Objecte
					Leschtina				152	76	76			
					Polna-Stecken				126	63	63			
					Iglau				120	60	60			
995	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	Kalk (gebrannt) und Mauer- und Dachziegel	Deutschbrod	Heraletz-Pollerskirchen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Gebührentarif der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz	25 Heller	13 Heller	12 Heller	Im Kartirungswege		Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte, welche unter der Adresse des Gemeinde-Amtes in Skorkov zur Aufgabe gelangen und für den Bau einer Kapelle im Orte Skorkov bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
996	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kalkstein als Frachtgut	der currenten Strecke zwischen Karlstein und Beraun	Beraun transit, und zwar: für Bilin (k.k.St.B.), Brüx (k.k.St.B.), Dux-Ladowitz, Dux-Liptitz, bei Instradirung via Rakonitz—Saaz—Obernitz	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1895	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II — Heft 1, Neuauflage vom 1. Jänner 1895 (Erster Anbang, Abschnitt E, Post-Nr. 40)	3 Kreuzer ö. W.	2 Kreuzer ö. W.	1 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, ferner eine die correspondirenden Daten (Bestimmungsstation, Expeditionsdatum, Wagennummer, Gewicht) enthaltende bahnämtliche Bescheinigung der Station Beraun über die dortselbst entrichteten Zustreifgebühren; vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1896	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet
997	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz der Posit. H—19, Punkt 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Mauthausen	Pöchlarn	Bei Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	18 kr.	13 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		
998	K.k.St.B.	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Das in Nr. 51 dieses Blattes vom 2. Mai 1895 unter fortl. Nr. 760 verlautbarte Frachtzugeständniss gilt für die betreffenden Stationen auch in umgekehrter Richtung.											
999	K.O.E.		Holzwolle	In die im Verordnungs-Blatte Nr. 66 ex 1895 unter Pos. 945 für nebenstehende Transporte verlautbarte Begünstigung ist nach der Station Teschen noch die Station Trzynietz mit den Frachtsätzen von a) 15·3, hezw. b) 12 kr. aufzunehmen.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

1146

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. | Wien, 25. Juni 1895. | VIII. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Jenbach nach Mairhofen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Rudolf Stummer Ritter von Traunfels in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Jenbach der Linie Kufstein—Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Zell am Ziller nach Mairhofen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. Mai 1895. Z. 27.669.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Sobotka zur Station Unter-Bautzen der Böhmischen Commercialbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Oskar Baron Lazarini in Graz im Vereine mit dem Reichsrathsabgeordneten Gustav Pabstmann und dem Stadtsecretär von Sobotka, Heinrich Maštálka, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Jičin der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn über Sobotka zur Station Unter-Bautzen der Böhmischen Commercialbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 11. Juni 1895. Z. 21.328.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn oder Dampftrambahn von Střebowitz nach Schönbrunn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Local- oder Kleinbahn (Dampftrambahn) von Střebowitz nach Schönbrunn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Juni 1895. Z. 30.753.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Kwasney zur Station Smiřitz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister der Stadtgemeinde Dobruschka, Josef Archleb, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kwasney der Localbahn Častalowitz-Reichenau-Kwasney über Dobruschka und Opočno zur Station Smiřitz der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Juni 1895. Z. 28.365.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Baden nach Klausen-Leopoldsdorf mit Fortsetzung einerseits zur Station Neulengbach oder Rekawinkel und andererseits zur Station Grammat-Neusiedl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem niederösterreichischen Landesausschusse in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Localbahn von der Station Baden der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Klausen-Leopoldsdorf mit einer eventuellen Fortsetzung einerseits zur Station Neulengbach oder Rekawinkel der k. k. Staatsbahnlinie Wien—St. Pölten und andererseits zur Station Grammat-Neusiedl der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 6. Juni 1895. Z. 30.407

Zur Frage der Beruhigung von Meereswellen durch Oel.

Obgleich die schriftlichen Ueberlieferungen von der beschwichtigenden Wirkung des Oeles auf die Meereswellen bis auf Aristoteles zurückreichen und schon Franklin im Jahre 1774, sowie die Gebrüder Weber, die Begründer der Wellentheorie, im Anfange dieses Jahrhunderts diese Eigenschaft des Oeles durch Versuche nachzuweisen und wissenschaftlich zu erklären suchten, so blieb die Erprobung und Anwendung desselben zum Abstillen der Meereswellen doch auf einzelne Fälle des Kleinbetriebes der Schiffahrt, Fischerei und Taucherei beschränkt, bis im Jahre 1880 ausgedehntere, auf die Nutzbarmachung für die grosse Schiffahrt berechnete Versuche aufgenommen wurden, welche seitdem von einer nennenswerthen Anzahl von Schiffahrttreibenden und Forschern angestellt worden sind.

Von jener Zeit an hat die Frage der Beruhigung von Meereswellen durch Oel hervorragende Aufmerksamkeit erregt, welche weit über die mit der Seeschiffahrt in engerer Berührung stehenden Kreise hinausgeht. Zahlreiche Nachrichten sind seitdem veröffentlicht worden über günstige Ergebnisse, welche sowohl bei Versuchen, als auch in Fällen von Noth erzielt worden sind, sowie über gelungene Ausführungen neuer Geräthschaften, welche eine sich möglichst weit erstreckende Vertheilung und einen möglichst geringen Verbrauch der Oelmengen oder des gleichfalls wirksamen Seifenwassers in dem das Schiff umgebenden Seewasser ermöglichen.

In neuester Zeit hat Dr. M. M. Richter in Hamburg in dem Bille-Flusse und in der Elbe bemerkenswerthe Versuche angestellt, welche damit zu einem Abschlusse gelangten, dass der genannte Chemiker glaubte, feststellen zu können, dass nicht — wie bisher allgemein angenommen wurde — die grössere Zähigkeit und Dickflüssigkeit eines Oeles dessen bessere Verwendbarkeit zur Beschwichtigung des Seeganges ausmache, sondern dass in den als besonders wirksam geschätzten Oelen — nämlich den Fischthranen und den ranzig gewordenen Oelen — es der grössere Gehalt an Oelsäuren sei, welcher das den Schiffen gefährliche Ueberstürzen der Wellen vermindert und schliesslich verhindert. Auf Grund dieser Anschauung hat Dr. Richter eine Oelsäure-Flüssigkeit hergestellt, die sich im Wasser gierig löst und sich auf dessen Oberfläche daher schnell ausbreitet. Dieses Wellenberuhigungsmittel wird unter dem Namen „Doctor Richter's Patent-Wellenöl“ in den Handel gebracht und besteht aus roher Oelsäure, Oleïn, auch Stearinöl genannt, welches zur Erhöhung der Ausbreitungsfähigkeit und Herabminderung des Erstarrungspunktes mit 10 pCt. Fuselöl versetzt ist.

Nach der Meinung vieler Seeleute wird jedoch die Wirkung des Oeles auf Beseitigung der Wellenkämme und somit auf die wesentliche Verminderung der Gefährlichkeit des Seeganges Seitens der Nichtseeleute vielfach überschätzt. Sicherlich wird nicht in allen Fällen eine Abstillung der Meereswellen durch Oel zu gewärtigen sein. Die Versuche beispielsweise, welche die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ bei Norderney und Sylt angestellt hat, lieferten das Ergebniss, dass Oel wohl geeignet sei, die freie See zu glätten, dass aber dessen Wirkung in der Brandung sehr geringfügig ist. Auch die britische Admiralität erkennt in einem Rundschreiben aus dem Jahre 1886 an, dass die Anwendung von Oel bei der Fahrt über eine Barre mit dem Fluthstrome nur bedingungsweise zu empfehlen, bei der Fahrt über eine Barre mit dem Ebbestrome dagegen völlig nutzlos ist. Ferner wurde festgestellt, dass beim Dampfen gegen die See irgendwelche Wirkung des Oelgebrauches nicht zu erwarten ist.

Auch bei den nachstehend beschriebenen Versuchen, welche als Beitrag zur Lösung der wichtigen Frage von allgemeinem Werthe sein dürften, hat eine nennenswerthe Einwirkung des Oeles auf die See nicht festgestellt werden können. Dieselben sind im Hinblicke auf den ausserordentlichen Nutzen, welcher den Hafenbau-Verwaltungen durch eine zeitweise Schwächung des Wellenschlages erwachsen würde, mittelst des Regierungsdampfers „Triton“ der kgl. preussischen Wasserbau-Inspection in Tönning durch dessen Schiffsführer angestellt worden.

Zunächst wurden auf der Eider bei stürmischem Südwestwinde und geringer gleichmässiger See von Bord des „Triton“ mittelst einer Armbrust Pfeile abgeschossen, welche mit Twist umwickelt waren, das mit einer der vier nachbenannten Oelsorten satt durchtränkt war. Die Pfeile schlugen auf etwa 40 m Entfernung in das Wasser ein; diesen Stellen wurde dann langsam zugedampft. Bei der Verwendung von mineralischem Maschinenöle zeigten sich kaum sichtbare, in Fetzen gerissene, kleine blanke Stellen; bei der Anwendung von Thran und Leinölfirniss waren kleine blanke Stellen deutlich sichtbar; ganz ebenso war das Ergebniss bei Benützung von Dr. Richter's Patent-Wellenöl, nur breitete sich dasselbe etwas geschwinder und weiter aus, verschwand aber auch schneller. Ferner wurden auf der Unter-Eider bei Südweststurm und geringem Seegange mit der Armbrust Patronenhülsen vom Kaliber 16 verschossen, welche mit je einer der vier vorbenannten Oelsorten gefüllt und derart verschlossen waren, dass das Oel tropfenweise austreten konnte. Auch hiebei war keine Einwirkung auf die See zu bemerken; nur einige unerhebliche blanke Stellen, welche bei der Verwendung des Patent-Wellenöles etwas grösser waren, zeigten sich auf der Wasseroberfläche.

Diese beiden kleinen Versuche sprachen also nicht für die Richtigkeit der Behauptung des Erfinders des Patent-Wellenöles, dass selbst ganz geringe Mengen des letzteren nennenswerthe Wirkungen hervorrufen,

Die weiteren Untersuchungen wurden derart geführt, dass nicht nur an Bord des „Triton“, sondern auch von dem Eider-Feuerschiff Nr. 1, bezw. von der Eider-Galeote aus, in deren Nähe die Versuche angestellt wurden, die erzielten Wirkungen beobachtet worden sind, und zwar ohne dass dort bekannt war, mit welcher Oelsorte die einzelnen Proben vorgenommen wurden. Durch Hissung einer vorher vereinbarten Flagge erhielten die Schiffsführer des Feuerschiffes und der Galeote Kenntniss davon, dass Versuche angestellt werden sollten. Mit der Dampfpfeife wurde der Augenblick des Beginnes der einzelnen Versuche bezeichnet, worauf dreimal nach je 5 Minuten die entsprechenden Beobachtungen niedergeschrieben wurden. Nach Beendigung eines jeden Versuches wurde bis zum Beginne des nächsten eine Zwischenzeit von wenigstens 15 Minuten gelassen.

Die erste dieser Versuchsreihen wurde bei Südwind von der Stärke 6 angestellt. Der Dampfer „Triton“ fuhr in etwa 50 m Entfernung vor dem Feuerschiffe vorbei. Das Oel wurde frei vom Schiffe auf einmal derart über Bord geschüttet, dass der nach Norden setzende Strom die Oelstellen auf das Feuerschiff zutrieb. Die erhaltenen Ergebnisse sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

Post-Nr.	Oelsorte und Oelmenge	Anzahl der Minuten nach Beginn des Versuches	Beobachtungen an Bord des „Triton“	Beobachtungen an Bord des Feuerschiffes
1	Thran, 0·8 l	5	Langgestreckter, schmaler, blanker Streifen; die See ist nur scheinbar ruhiger; die Schaumköpfe der Wellen sind nach Grösse und Zahl unverändert.	Blanker Streifen von 15 m Ausdehnung; der Seegang nimmt sehr wenig ab; auch in der Oelfläche sind leichte Wellenkämme.
		10	Die Oelstelle hat sich vergrössert; keine Wirkung.	Ausdehnung 25 m; sonst unverändert.
		15	—	Der Oelstreifen hat sich auf 100 m ausgedehnt; sonst wie vor.
2	Leinölfirniss, 0·8 l	5	Blanke Stelle von 25 m Durchmesser; auch hier nur scheinbar eine leichte Beruhigung der See.	Oelstelle von 20 m Durchmesser; die Grösse der Schaumköpfe nimmt ab, ohne dass jedoch die Spritzköpfe verschwinden.
		10	Die Oelstelle hält wenig zusammen, ihre Grösse ist verdoppelt; keine Wirkung.	Die Oelstelle hat sich ohne sonstige Veränderungen auf 30 m Breite und 70 m Länge vergrössert.
		15	—	Die Länge ist auf 100 m angewachsen, die Breite ist nicht zu erkennen. Schaumköpfe werden nicht bemerkt.
3	Maschinenöl, 0·8 l	5	Unbedeutende Ausbreitung des Oeles; keinerlei Wirkung auf den Seegang.	Das Oel verbreitet sich sehr langsam; innerhalb der Oelstelle, welche 5—10 m Durchmesser hat, ist die See ruhig.
4	Patent-Wellenöl, 0·8 l	5	Das Oel hat sich rasch auf etwa 30 m Durchmesser ausgebreitet. Die blanke Stelle zeigt ebensoviel überstürzende Wellen wie die Umgebung.	Oelstelle von etwa 20 m Durchmesser. Die Schaumkämme verschwinden; das Meer ist ruhiger.
		10	—	Die Oelstelle ist 25 m breit und 50 m lang geworden; an der Oberfläche vereinzelte Schaumkämme.
		15	—	Länge etwa 70 m, Breite nicht erkennbar; sonst wie vor.
5	Patent-Wellenöl, 2·5 l	5	Das Oel breitete sich sehr schnell auf eine Fläche von 40 m grösstem Durchmesser aus; ganz geringe Minderung des Seeganges.	Das Oel breitete sich schnell aus; der Oelstreifen ist 30 m breit und 50 m lang; der Seegang ist ruhiger, doch zeigt die Oberfläche noch kleine Schaumkämme.
		10	Keine nennenswerthe Veränderung.	Oelstreifen 40 m breit und 100 m lang; die See ist ruhig, nur Dünung bemerkbar.

An einem anderen Tage fuhr der „Triton“ bei Südweststurm von der Stärke 9 an der Lootsen-Galeote, auf welche der Strom zutrieb, in 50—80 m Entfernung vorüber. Bei der Galeote stand so hohe See, dass vier Lootsen von Bord des „Triton“ mit dem in Schlepp geführten Rettungsboote nicht an Bord der Lootsen-Galeote gehen konnten. Die Oelmengen wurden weit ab vom Schiffe und auf einmal über Bord geschüttet. Hiebei wurden folgende Beobachtungen gemacht:

Post-Nr.	Oelsorte und Oelmenge	Anzahl der Minuten nach Beginn des Versuches	Beobachtungen an Bord des „Triton“	Beobachtungen an Bord der Lootsen-Galeote
1	Leinölfirniss, 0·8 l	5	Es bildet sich eine schwach blanke Stelle von etwa 40 m Durchmesser, die von der Umgebung schwer zu unterscheiden ist. Die See bricht in der glatten Stelle ebenso oft wie in der Umgebung.	Das Oel scheint sich schnell ausgebreitet zu haben; Länge der Oelstelle 35 m; der Seegang hat etwas nachgelassen und wird zur Dünung.
		10	Kaum noch bemerkbar; ohne jede beruhigende Wirkung.	—
		15	—	—
2	Thran, 0·8 l	5	Wie bei 1, nur etwas weniger ausgebreitet und ein wenig günstiger in der Wirkung.	Wie bei 1.
		10	—	—
		15	—	—
3	Maschinenöl, 0·8 l	5	Kaum bemerkbare, in einzelne Fetzen zerrissene glatte Stellen von unbestimmbarem Durchmesser.	Oelstelle von 15—20 m Durchmesser; langsame Ausbreitung; mässige Minderung des Seeganges.
		10	—	—
		15	—	—
4	Patent-Wellenöl, 0·8 l	5	Wie bei 1, doch ist die Oelstelle besser sichtbar.	Schnelle Ausbreitung des Oeles; der Seegang lässt wenig nach; die Dünung bleibt.
		10	—	—
		15	—	—
5	Patent-Wellenöl, 2·5 l	5	Schnelle Ausbreitung auf eine Fläche von 40 m Durchmesser; sehr geringe Einwirkung auf den Seegang.	Schnelle Ausbreitung auf eine Fläche von 35—40 m Durchmesser; der Seegang lässt ein wenig nach.
		10	—	—
		15	—	—
6	Seifenwasser, 0·75 kg grüne Seife in 10 l Wasser gelöst	5	Nichts zu bemerken.	Fettige Fläche von 20—25 m Durchmesser; langsame Ausbreitung; keine Wirkung.
		10	—	—
		15	—	—

Ein letzter Versuch wurde am 13. November 1894 ausgeführt, als vor der Eider wie in der ganzen deutschen Bucht ein verheerender Südweststurm herrschte. Diesem Versuche ist darum eine erhöhte Bedeutung beizumessen, weil gerade in solchen Fällen die Beruhigung der Meereswellen durch Oel erstrebt werden wird. „Triton“ fuhr luvwärts an der Galeote vorüber, und zwar in einer Entfernung von 80—100 m. Ein Ueberbordschütten bestimmter Oelmengen war nicht möglich, da das Schiff so schwer Wasser übernahm, dass Jedermann an Bord Mühe hatte, lediglich für sich selbst zu sorgen. Es wurde daher ein aus Segeltuch gefertigter Sack von 0·75 Liter Inhalt als Oelbeutel benützt. Dieser hatte an seinen beiden Schmalseiten kupferne Platten mit einer Anzahl von Löchern, welche mittelst Schrauben weiter oder enger gestellt werden konnten und das Oel ausfliessen liessen. Der Oelbeutel wurde am Heck mit einer 50 m langen Leine nachgeschleppt. Bei Anwendung von Thran flossen in 20 Minuten 0·5 Liter aus, während von dem dünnflüssigen Patent-Wellenöl in 17 Minuten 0·75 Liter ausliefen. Da Dr. Richter den Verbrauch von stündlich einem Liter seines Wellenöles für ausreichend erachtet, ist also eine durchaus reichliche Menge desselben in Verwendung gekommen. In beiden Fällen — sowohl bei der Benützung von Thran, als auch von Patent-Wellenöl — lauten die Aufzeichnungen an Bord des „Triton“ und an Bord der Lootsen-Galeote gleichmässig: „In der wild laufenden und überstürzenden See ist nichts zu bemerken.“

Aus den vorstehenden, im „Centralblatt der Bauverwaltung“ beschriebenen Versuchen wäre — selbst wenn man die etwas günstigeren Beobachtungsergebnisse, zu denen der Führer des Feuerschiffes gelangt ist, der Beurtheilung zu Grunde legt — der Schluss zu ziehen, dass wenigstens nicht in allen Fällen von der Anwendung des Oeles zum Stillen der Meereswellen ein nennenswerther Erfolg zu gewärtigen ist, und dass das Richter'sche Patent-Wellenöl keine wesentlich bessere Wirkung ausübt als der Thran, das Maschinenöl oder der Leinölfirniss.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest. Herstellung einer Tabakverschleisshütte am Bahnhofe in Wien.) Für Zwecke der Kanzlistenwitwe Franziska Gromes wurde an der St. Marx-Meidlinger Landstrasse in der Station Wien eine Tabakverkaufshütte hergestellt. [10. Juni, Z. 33.747.]

— (Legung einer Gasrohrleitung nächst Meidling.) Das Project für die Legung eines Gasrohres auf Bahngrund nächst der Station Meidling für Zwecke der Oesterr. Gasbeleuchtungs-Actiengesellschaft und für die hiemit verbundene Kreuzung der Bahn unter der Durchfahrt in km 3·0 wurde genehmigt. [8. Juni, Z. 26.538.]

— (Linie Marburg — Franzensfeste. Verladerampe in der Station Wuchern - Mahrenberg.) Für Zwecke des Steinmetzes und Bildhauers F. Grein in Graz wurde in der Station Wuchern-Mahrenberg eine Steinverladerampe hergestellt. [24. Mai. Z. 26.537.]

— (Strassenverbindung bei Faal.) Das Project der Verbindung der Jodel- mit der Maria-Raster Bezirksstrasse für Zwecke des Grafen Johann Zabeo, Besitzer des Gutes Faal, wurde genehmigt. [8. Juni, Z. 27.267.]

— (Linie Kufstein—Ala. Anbau an das Postgebäude in Innsbruck.) Für die Herstellung eines für Postzwecke bestimmten Anbaues an das Postgebäude am Bahnhofe in Innsbruck wurde der Bauconsens ertheilt. [25. Mai, Z. 30.750.]

— (Bauliche Herstellung in Borghetto.) Anlässlich der Errichtung der Haltestelle Borghetto wurde an das Wächterhaus Nr. 277 ein Anbau hergestellt. [6. Juni, Z. 32.497.]

— (Umgestaltung von Handschranken in Zugschranken und Ueberstellung eines Antriebständers.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde die Umgestaltung der Handschranken bei der Reichsstrassenübersetzung in km 315·7/8 nächst der Personen-Haltestelle Borghetto in Zugschranken und die Ueberstellung des Antriebständers der Zugrampe bei km 305·4 neben jenen für die Zugschranken der Rampe in km 306·175 genehmigt. [30. Mai, Z. 31.563.]

— (Linie Leoben—Vordernberg. Brückenreconstruction.) Das Project für die Auswechslung der bestehenden Holzconstruction bei der Krumpenbachbrücke in km 11·240 gegen eine Eisenconstruction wurde genehmigt. [30. Mai, Z. 31.579.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1895 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1795	19.370	6.067	27.232	48	124	20	192	0·7	141	8	157	.	.	.	.	1	.	3
Nordöstliche Linien	248	3.647	4.320	8.215	1	23	28	52	0·6	19	.	67	.	.	.	.	.	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	257	.	257	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	629	310	1.001	2	8	5	15	1·4	12	.	17	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	488	317	867	3	7	.	10	1·1	9	1	9	.	.	.	.	.	.	6
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.062	899	2.147	.	2	.	2	0·0	4	1	7	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	310	506	1.890	2.706	7	5	1	13	0·4	10	4	8	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	332	754	1.086	.	5	.	5	0·4	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	248	465	.	4	2	6	1·2	6	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	534	4.624	3.403	8.561	14	19	.	33	0·3	24	6	16	1	.	.	.	.	.	5
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	62	496	.	558	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	380	4.882	496	5.758	10	7	.	17	0·2	13	.	1	.	7	.	.	.	.	7
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	647	5.549	3.348	9.544	22	51	6	79	0·8	66	1	41	.	.	.	4	2	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	258	41	299	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	727	6.255	651	7.633	26	46	5	77	1·0	71	4	26	.	3	.	.	3	1	26
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1.476	217	1.693	.	3	.	3	0·1	1	.	3	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	8	248	279	535	1	.	6	7	1·3	3	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	27	1.534	.	1.561	.	2	.	2	0·1	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Totale	5048	52.016	23.302	80.366	134	309	73	516	.	383	25	374	1	10	.	4	6	1	51

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·0 „
3. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
5. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·1 „
6. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·2 „
7. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·3 „
8. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·3 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·4 „
10. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·4 „
11. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·6 pCt.
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·7 „
14. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . . 0·8 „
15. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·0 „
16. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·1 „
17. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 1·2 „
18. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·3 „
19. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·4 „

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung von Waggons für Korbtransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vorgelegten Typenpläne für zum Korbtransporte bestimmte offene Güterwagen ohne Bremse, nach welchen vorläufig vier Stück Waggons erbaut werden sollen, genehmigt. [Z. 30.610.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Herstellung einer Telephon-Correspondenzlinie in der Station Falkenau a. d. Eger.) In der Station Falkenau a. d. Eger wird mit Rücksicht auf die dort obwaltenden Verkehrsverhältnisse und insbesondere wegen der bedeutenden räumlichen Ausdehnung dieser Station auf der Westseite daselbst eine telephonische Verbindung zwischem dem Verkehrsbureau im Aufnahmsgebäude und dem Verkehrsbureau im Betriebsgebäude des Rangirbahnhofes hergestellt, in welche je eine Zwischensprechstelle in der Weichenstellhütte bei km 208·499 und im Weichenstellthurme bei km 208·853 eingeschaltet wird. Die Herstellung und Instandhaltung der Leitung besorgt die Bahnanstalt selbst. Die Einschaltung der Telephonapparate wird derart stattfinden, dass alle vier Telephon-Sprechstellen beliebig unter einander correspondiren können. Für diese Telephonanlage ist die Anwendung von Telephonapparaten nach System Deckert & Homolka für Inductor-Signalisation mit kräftiger Ausführung, welche eventuell auch eine weitere Zuschaltung zuliesse, in Aussicht genommen. [G.-I.-Z. 9731.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von Schlafwagen im Durchgangsverkehre Wien—Berlin via Tetschen-Röderau.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn in Vorlage gebrachten Typenpläne für neu zu erbauende grössere Schlafwagen I./II. Classe, welche im Schnellzugsverkehre Wien—Berlin via Tetschen-Röderau eingeführt werden sollen, mit dem Bemerken genehmigt, dass es sich empfiehlt, bei derartigen Specialwagen von grösserem Gewichte, welche für schnellfahrende Züge bestimmt sind, die Tyres aus Tiegelflussstahl herstellen zu lassen, da dieses Material eine grössere Sicherheit bietet. [Z. 23.540.]

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Pilsen.)

21. Juni. In Folge eines Wolkenbruches ist seit 9 Uhr Vormittags Strecke Holoubkau—Rokitzan wegen Gefährdung zweier Objecte unfahrbar und selbst das Umsteigen an der Unterbrechungsstelle unmöglich. In der Strecke Pilsen—Taus unterblieb Zug 311 wegen Störung des Zugsverkehres in der Strecke Prag—Pilsen.

Ausland.

Preussen. (Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat.) Nach einem dem Hause der Abgeordneten zugegangenen Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, wird die preussische Staatsregierung zur käuflichen Uebernahme der Weimar-Geraer Eisenbahn, der Saal-Eisenbahn, der Werra-Eisenbahn und der Eisenbahn von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall, sowie zum Baue einer Eisenbahn von Köppelsdorf nach Stockheim ermächtigt.

Italien. (Eisenbahn Saronno-Como.) Die Actiengesellschaft der Eisenbahn Nord-Mailand hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten um die Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Saronno nach Como über Lomazzo, Fino Mornasco und Grandate angesucht. Diese Linie hat mit der im Betriebe der Nord-Mailand befindlichen Eisenbahn Como-Varese die Strecke Prandate—Como-Lago gemeinsam. Für die Strecke Saronno—Grandate, 18 km lang, strebt die Gesellschaft pro Kilometer eine Staatssubvention von 2000 Lire für 70 Jahre an, wie eine solche in den Gesetzen vom 29. Juli 1879 und vom 24. Juli 1887 vorgesehen ist.

— (Generalversammlung der „Società Italiana delle Ferrovie Meridionali“.) Am 30. Mai hat die Generalversammlung der Actionäre der Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica) stattgefunden. Es intervenirten 135 Actionäre, repräsentirend 202.649 Actien, nahezu die Hälfte des gesellschaftlichen Capitals. Sowohl der Geschäftsbericht als auch das Präliminare pro 1895 und ebenso der Rechnungsabschluss pro 1894 wurden genehmigt. Die Dividende wurde mit 8 Lire für jede der 420.000 Actien festgesetzt. Mit der Ernennung von 8 Verwaltungsräthen, 3 Rechnungsrevisoren und 2 Stellvertretern der letzteren fand die Generalversammlung ihren Abschluss.

— (Stand des rollenden Materials der Mittelmeerbahn am 31. März.)

Materialbezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	510	5	515
Mit sechs gekuppelten Rädern	489	3	492
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Tenderlocomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	62	—	62
Mit acht gekuppelten Rädern	16	—	16
Tenderlocomotiven für den Verschiebedienst	13	—	13
Summe	1.320	8	1.328
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Break- und Salonwagen	56	—	56
Wagen I. Classe	486	—	486
Wagen II. Classe	733	—	733
Gemischte I. und II. Classe	456	—	456
Gemischte Wagen II. Classe mit Postabtheilung	50	—	50
Wagen III. Classe	1.662	—	1.662
Gemischte II. und III. Classe	—	—	—
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postpacketwagen	48	—	48
(für den Secundärbetrieb):			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	53	—	53
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte III. Classe und Gepäck	23	—	23
Gemischte I., II. und III. Classe	1	—	1
Summe	3.799	—	3.799
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	942	—	942
Mit Postabtheilung	—	—	—
Summe	942	—	942
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	5	90
Für Kleinvieh	60	—	60
Für Frachten, gedeckt	3.256	—	3.256
Für Frachten und Vieh, gedeckt	9.332	—	9.332
Für Frachten, offen u. hochbordig	6.035	—	6.035
Desgleichen, niederbordig	2.557	—	2.557
Mit abnehmbarem Borde	694	—	694
Ohne Bord	27	—	27
Cisternenwagen	195	—	195
Mit Säurebehälter	10	—	10
Schotterwagen	401	—	401
Gaswagen	12	—	12
Schneepflüge	62	—	62
Tunnelwagen	2	—	2
Rettungswagen	47	—	47
Diverse	46	—	46
Zusammen	22.821	5	22.826

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Castore“ aus Santos.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 24. März von Santos, Rio de Janeiro abgefahren und am 11. Mai mit einem Passagiere und 1286 t Ladung in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,012.500 kg Kaffee (hievon 15.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 211.980 kg Kaffee (hievon 60.000 kg für Venedig); aus Bahia 55.620 kg Kaffee, 5914 kg Cacao; aus Gibraltar 120 kg Malagawein. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,283.460 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. Juni.

Adriatischer Dienst.

25. Juni,	um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.
26. „	um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän L. de Leitner, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione und Porto Manzo.
26. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Damianovich, nach Venedig.
27. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Malta“, Capitän L. Soich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Pucischie, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
27. „	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän G. Walluschnig, nach Venedig.
28. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Leda“, Capitän C. Matkovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano und Perzagno.
28. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
29. „	um Mitternacht: Dampfer „Massimilano“, Capitän G. Sabadini, nach Venedig.
30. „	um 7 Uhr Früh: Dampfer „Delfino“, Capitän P. Komnenovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, S. Giorgio, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.
30. „	um 7½ Uhr Früh: Dampfer „Metkovich“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. Juni,	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae“, Capitän S. Lucich, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus und Khios. Ferner nach Cesmè, Vathy, Rhodus und Mytilene.
26. „	um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Niobe“, Capitän A Lazzari, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagh und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.
28. „	um 1 Uhr Nachm.: Dampfer „Semiramis“, Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi; Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
29. „	um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Minerva“, Capitän A. Leva, nach Constantinopel, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen. Anschluss in Piräus nach Khios, Smyrna und Salonich; Ueberschiffung in Constantinopel nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum, Costanza, Odessa, Sulina, Galatz, Braila, Varna und Burgas.

Dienst nach Ostindien, China und Japan.

3. Juli,	um 1 Uhr Nachmittags: Dampfer „Orion“, Capitän G. Nicolich, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan bis Kobe.
20. Juli,	um Mitternacht: Dampfer „. . . .“, Capitän . . . . . nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Venedig, Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe;
„	nach Madras, Calcutta und Coconada, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

30. Juni,	Dampfer „Pandora“, Capitän G. Morovich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Kolomeaer Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Sergius Fürsten Radziwill und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialsecretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnot die 8. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kolomeaer Localbahnen abgehalten. Bei derselben waren 14 Actionäre anwesend, welche insgesammt 151 Stimmen repräsentirten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte beziffern sich die Gesammteinnahmen mit 76.891 fl. (+ 5245 fl.), die Gesammtausgaben mit 57.793 fl. (+ 2540 fl.), so dass ein Betriebsüberschuss von 29.097 fl. (+ 2704 fl.) resultirt. Der Personenverkehr brachte eine Minderbeförderung von 3152 Personen, der Frachtenverkehr eine Erhöhung um 6030 t. Der Reingewinn stellt sich inclusive des 121 fl. betragenden Vortrages aus dem Jahre 1893 auf 25.442 fl. Die Versammlung nahm den Geschäftsbericht, sowie den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Hierauf wurde über Antrag des letzteren beschlossen, eine Dividende von 4 pCt. = 8 fl. für jede Prioritätsactie, somit im Ganzen 25.376 fl. auszubezahlen und den Restbetrag von 66 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Punkt 6 der Tagesordnung wurde der Verwaltungsrath gemäss seines Antrages zur Vornahme aller erforderlichen Schritte wegen Erwerbung der Concession für den Bau und Betrieb der Fortsetzungslinien von der Station Kolomea einerseits nach Delatyn, andererseits nach Stefanówka ermächtigt. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Hermann Arnold, Sergius Fürst Radziwill und Johann Graf Stadnicki, dann der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt.

In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Sergius Fürst Radziwill zum Präsidenten und E. A. Ziffer zum Vicepräsidenten, dann der Letztgenannte, Ernst von Lindheim und Max Luschka Edler von Sellheim zu Mitgliedern des Executivcomité wiedergewählt.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 27. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten E. A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Secretärs Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott, die 3. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) abgehalten. Bei derselben waren 12 Actionäre anwesend, welche 15.887 Actien mit 634 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Bericht des Verwaltungsrathes betrugen die Transporteinnahmen 285.952 fl., die verschiedenen Einnahmen 38.438 fl., mithin zusammen 324.390 fl.; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 136.770 fl., die sonstigen Auslagen auf 27.251 fl., zusammen auf 164.021 fl., so dass ein Betriebsüberschuss von 160.369 fl. resultirt. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 42·16 pCt., die Gesammtausgaben 50·56 pCt. der Gesammteinnahmen. Die Transporteinnahmen haben gegen jene des Vorjahres um 25.183 fl., die verschiedenen Einnahmen um 27.545 fl., daher die Gesammteinnahmen um 52.728 fl. zugenommen. Diese günstigeren Ergebnisse wurden durch den stärkeren Personenverkehr, durch den vermehrten Transport in jenen Gütergattungen, welche höheren Tarifsätzen unterworfen sind, und durch die aus der erfolgten Vermehrung des Fahrparkes sich ergebenden höheren Mietherträgnisse erzielt. Der Bericht, in welchem unter Anderem auch über den projectirten Anschluss der gesellschaftlichen Linie an das russische Eisenbahnnetz, resp. über die Verbindung mit der Station Lublin der Russischen Weichselbahn Mittheilung gemacht wird, wurde Seitens der Generalversammlung genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Hierauf wurde über Antrag des letzteren betreffs Verwendung des Reinerträgnisses beschlossen, dass für die Prioritätsactien eine 5perc. Dividende, d. i. 10 fl. per Stück und für die Stammactien eine 1perc. Dividende, d. i. 2 fl. per Stück ausbezahlt, der Betrag von 6309 fl. zur Abschreibung der in der Hauptbilanz mit 5095 fl. eingestellten Projectskosten für die Dampfstrassenbahn in Lemberg verwendet und der Restbetrag per 1214 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werde. In den Verwaltungsrath wurden Sergius Fürst Radziwill und Otto Seybel wieder- und Josef Popowski und Dr. Gustav von Schlesinger neugewählt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

In der hierauf abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden E. A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten, ferner E. A. Ziffer, Sergius Fürst Radziwill und Josef Popowski zu Mitgliedern des Executivcomité gewählt.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Prinzen Egon Hohenlohe und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionschefs Rudolf Freiherrn von Lilienau die diesjährige Generalversammlung der Actionäre der Südbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 107 Actionäre anwesend, welche zusammen 96.141 Actien vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte stellt sich der Reinertrag des Hauptnetzes, der Local- und Pachtbahnen, sowie der Nebenunternehmungen auf 21·49 Millionen Gulden und bleibt hinter dem Vorjahre um 257.857 fl. zurück. Nach Bestreitung sämmtlicher Lasten ergibt sich ein disponibler Ueberschuss von 2,821.458 fl., d. i. um 347.647 fl. weniger als im Jahre 1893. Die Bruttoeinnahmen des Hauptnetzes stellen sich auf 44·46 Millionen Gulden und haben gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um 34.919 fl. erfahren. Von diesen Einnahmen entfallen 36,839.427 fl. (+ 510.710 fl.) auf das österreichische und 7,625.708 fl. (— 475.790 fl.) auf das ungarische Netz. Das österreichische Netz bietet demnach eine Einnahmen-Erhöhung, das ungarische Netz einen Ausfall, welcher hauptsächlich im Rückgange des Frachtenverkehres seine Begründung findet. Der Personenverkehr zeigt eine Gesammtfrequenz von 17,287.372 (+ 723.495) Civil-

reisenden und eine Einnahme von 11,309.960 fl. (+ 689.556 fl.). Der Eilgutverkehr umfasste 85,446 (+ 4342) t und brachte eine Einnahme von 1,487.388 fl. (+ 54.638 fl.). Der Frachtenverkehr zeigt einen allerdings nicht sehr bedeutenden Rückgang. Die gesammte Beförderung betrug 6,907.119 (— 34.582) t, die Einnahmen betrugen 29,918.343 fl. (— 795.198 fl.). Die Betriebsausgaben betrugen 18,092.050 fl. (+ 404.328 fl.), und zwar entfallen auf das österreichische Netz 14,701.824 fl. (+ 471.529 fl.), auf das ungarische Netz 3,390.226 fl. (— 67.201 fl.). Der Betriebscoëfficient beträgt auf dem österreichischen Netz 39·91 pCt., auf dem ungarischen Netz 44·46 pCt. und auf dem Gesammtnetz 40·69 pCt. Der Betriebsüberschuss beziffert sich mit 26,373.085 fl. und zeigt eine Verminderung um 369.408 fl. oder 1·38 pCt. Hievon kommen die besonderen Ausgaben, die Cotirungs- und Stempelgebühren für die dreipertigen Prioritäten und die Einkommensteuer sammt Zuschlägen im Gesammtbetrage von 5.359.820 fl. (+ 76.958 fl.) in Abzug, so dass ein Reinertrag von 21,013.264 fl. (— 446.367 fl.) verbleibt. Der Jahresbericht veranlasste eine längere Debatte, in welcher aus der Mitte der Actionäre der Modus der Verwendung eines namhaften Theiles der Betriebsüberschüsse zu Investitionen, die Fragen der Verstaatlichung und der Prioritäten-Conversion zur Sprache gebracht wurden. Der Präsident erwiderte in einer umfassenden Auseinandersetzung über die Lage der Gesellschaft, in welcher er den Standpunkt der Verwaltung in den einzelnen Fragen eingehend erörterte, wofür ihm der Dank Seitens der Versammlung ausgesprochen wurde. Hierauf wurde der Jahresbericht und, dem Antrage der Revisoren entsprechend, der Rechnungsabschluss pro 1894 genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Die Anträge des letzteren hinsichtlich des nach Bestreitung sämmtlicher Lasten erübrigenden Ueberschusses von 2,821.458 fl. wurden genehmigt. Danach wird der Dividenden-Coupon wie im Vorjahre mit 4 Francs eingelöst, wozu ein Betrag von 1,433.707 fl. erforderlich ist, und der Restbetrag von 1,387.750 fl. nebst den 10,299.309 fl. betragenden Vorträgen aus den früheren Jahren auf neue Rechnung übertragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Elek Freiherr von Nopcsa, Theodor Graf Széchényi, Marquis du Lau und Lord Rothschild, sowie die bisherigen Revisoren wiedergewählt.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten, Commerzienrathes Georg Krauss, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. abgehalten. Bei derselben waren 6 Actionäre anwesend, welche 16.493 Actien mit 643 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 erstatteten Geschäftsberichte hat die Frequenz auf beiden gesellschaftlichen Linien zugenommen und dementsprechend das Einnahmeergebniss sich wesentlich günstiger gestellt. Befördert wurden zusammen 2,274.127 Personen und 6.175 Tonnen verschiedener Güter. Die Betriebseinnahmen betrugen 356.380 fl. (+ 9010 fl.), die Betriebsausgaben 235.528 fl. (— 8286 fl). Laut Gewinn- und Verlust-Conto stand der Generalversammlung ein Reingewinn von 115.099 fl. zur Verfügung. Dieselbe beschloss über Antrag des vorher absolvirten Verwaltungsrathes, den Coupon der Prioritätsactien mit 9 fl. per Stück = $4^1/_2$ pCt. oder zusammen 81.000 fl. und den Coupon der Stammactien mit 1 fl. 50 kr., d. i. zusammen 13.500 fl. einzulösen, dem Erneuerungsfond 15.000 fl. zuzuweisen, für den in Aussicht genommenen Pensionsfond 3000 fl. zu reserviren und den crübrigenden Betrag von 2599 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurde das ausscheidende Mitglied, Commerzienrath Victor Martini, in den Aufsichtsrath wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCVI. Stückes.) Das am 20. Juni herausgegebene XCVI. Stück enthält unter

Nr. 1023: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 11. Juni 1895, Z. 11.390/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Budapest in das Küstenland.

Nr. 1024: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. Juni 1895, Z. 11.725/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien - Slavonien in das Küstenland.

Nr. 1025: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 16. Juni 1895, Z. 16.677, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus ganz Ungarn, sowie aus Croatien und Slavonien nach Steiermark.

Nr. 1026: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. Juni 1895, Z. 31.497, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Vas, Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, Somogy, Szilagy und dem Stadtgebiete von Temesvár in Ungarn, sowie aus Croatien-Slavonien nach Mähren.

Nr. 1027: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. Juni 1895, Z. 7674, betreffend das Verbot der Einfuhr, bezw. des Eintriebes von Schweinen aus Croatien-Slavonien nach Krain.

Nr. 1028: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 14. Juni 1895, Z. 7668, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten und dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn nach Krain.

Nr. 1029: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. Juni 1895, Z. 9796, betreffend Massnahmen anlässlich Schliessung der Confinirungsanstalt für Schweine in Biała.

— (Inhalt des XCVII. Stückes.) Das am 21. Juni herausgegebene XCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1030: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 19. Juni 1895, Z. 6867, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Schweinen aus Salzburg nach Ungarn.

Nr. 1031: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. Juni 1895, Z 88.059, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Croatien, sowie dem Borstenviehmarkte in Wr. Neustadt nach Böhmen.

Nr. 1032: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. Juni 1895, Z. 87.685, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus der Confinirungsanstalt für Schweine in Biała nach Böhmen.

Nr. 1033: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 19. Juni 1895, Z. 10.994, betreffend das vom kgl. ungar. Ackerbauministerium erlassene Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Schweinen aus Schlesien nach Ungarn.

Nr. 1034: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 16. Juni 1895, Z. 10.726, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, Somogy, Szilagy, sowie aus dem Stadtgebiete von Temesvár in Ungarn nach Schlesien.

Nr. 1035: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 20. Juni 1895, Z. 7741, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Zell am See im Herzogthume Salzburg nach Kärnten.

Nr. 1036: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 16. Juni 1895, Z. 6661, betreffend die Ausfuhr von Vieh an der preussisch-österreichischen Grenze bei Oderberg.

Nr. 1037: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 15. Juni 1895, Z. 15.356, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Böhmen und Mähren, sowie aus Croatien-Slavonien nach Tirol und Vorarlberg.

Nr. 1038: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Juni 1895, Z. 87.404, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten und dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn nach Böhmen.

— (Inhalt des XCVIII. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene XCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1039: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 14. Juni 1895, Z. 11.643/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Oedenburg, Bihar und Szabolcs, sowie dem Stadtgebiete Oedenburg in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1040: Kundmachung der k. k. Statthalterei für das Küstenland vom 15. Juni 1895, Z. 11.685/IV, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus mehreren Comitaten und dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn in das Küstenland.

Nr. 1041: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Juni 1895, Z. 88.564, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Szilagy und Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, sowie aus dem Stadtgebiete Temesvár in Ungarn nach Böhmen.

Nr. 1042: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Juni 1895, Z. 83.431, betreffend die Bestimmung der Bahnstation Tachau als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Juni dem Sectionsrathe im Handelsministerium Dr. Franz Stibral den Titel und Charakter eines Ministerialrathes, ferner den Ministerialsecretären in diesem Ministerium Franz Xaver Freiherrn von Buschman und Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott den Titel und Charakter eines Sectionsrathes mit Nachsicht der Taxen allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Prolongirung der Giltigkeit von Tarifen.

Die Giltigkeit der in Nr. 24 dieses Blattes vom 23. Februar 1895 (Seite 385) gekündigten, in Nr. 37 vom 28. März 1895 (Seite 579) bis 30. April 1895 und in Nr. 49 vom 27. April 1895 bis 30. Juni 1895 verlängerten Tarife und Einzelfrachtsätze für den Güterverkehr zwischen österreichisch-ungarischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg andererseits wird neuerdings, und zwar über den 1. Juli 1895 hinaus, erstreckt.

Wien, am 20. Juni 1895. [442]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung geänderter Frachtsätze des Tarifes Theil II, Heft 4, vom 1. Juni 1892.

Mit August 1895 treten an Stelle der auf Seite 11 bis 15 des obbezeichneten Tarifes für die nachfolgenden Relationen angegebenen Frachtsätze der Classe C^2 nachstehende Frachtsätze in Kraft, und zwar:

Im Verkehre zwischen	und Eisenstein (k.k.Oe.St.B.)	und Salzburg (k.k.Oe.St.B.)
	Kreuzer ö. W. pro 100 kg	
Grottau	104·3	142·3
Kratzau	107·7	—
Reichenberg (S.St.B.) . .	111·1	—
Reichenberg (S.N.D.V.B.) .	111·1	—
Weisskirchen (S.St.B.) . .	106·6	—

Wien, am 22. Juni 1895. [443]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages II hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juli 1895 gelangt ein Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Personen im oben angeführten Verkehre zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen und Fahrpreise.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 6 Kreuzer ö. W. erhältlich.

Wien, am 22. Juni 1895. [444]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung ermässigter Frachtsäze für Ruhla und Thal.

Mit sofortiger Giltigkeit werden für die Stationen Ruhla und Thal der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn die um 3, bezw. 2 Mark pro 10.000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Wutha des Directionsbezirkes Erfurt angewendet.

Wien, am 21. Juni 1895. [445]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband.

Aufhebung der Frachtsätze für Ammoniakwasser (Gaswasser) von Gleiwitz und Zabrze nach Bosna-Brod trs.

Die am 15. October 1894, resp. 4. Jänner 1895 publicirten Frachtsätze für Ammoniakwasser (Gaswasser)-Transporte von Gleiwitz und von Zabrze nach Bosna-Brod trs. werden mit 1. Juli 1895 ausser Kraft gesetzt.

Für diesen Artikel enthält der am 1. Juli 1895 zur Einführung gelangende Nachtrag III zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandstarif, Theil II, Heft 1, neue Frachtsätze.

Budapest, am 15. Juni 1895. [446]

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Der in der Kundmachung auf Seite 949 des Verordnungs-Blattes Nr. 59 vom 21. Mai 1895 sub Ziffer 2 der Inhaltsangabe angeführte Stationstarif für die Haltestelle Volders-Baumkirchen (für Eilguttransporte) gelangt bis auf Weiteres nicht zur Einführung.

Wien, am 22. Juni 1895. [447]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Frachtsatz für Knochen und Knochentheile von Landshut nach Peri trans.

Der auf Seite 34 des Nachtrages III zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. August 1888 enthaltene Ausnahme-Frachtsatz Landshut—Peri trans. des Specialtarifes III^b von Frcs. 14·83 pro Tonne, giltig für Knochenmehl, findet von nun an auf alle unter Pos. 958/1422 des Waarenverzeichnisses im Theile I B des Deutsch-Italienischen Gütertarifes bezeichneten Knochengattungen, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief, Anwendung.

Wien, am 18. Juni 1895. [448]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarif, Theil II, Heft 3, und des Nachtrages III zum Tarif, Theil II, Heft 4, sowie der Nachträge II zu den Anhängen dieser Tarife.

Mit 1. September 1895 treten zu den Tarifen für den obgenannten Verband

der Nachtrag IV zum Tarif, Theil II, Heft 3,

der Nachtrag III zum Tarif, Theil II, Heft 4, und die Nachträge II zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4

in Kraft.

Der Nachtrag IV zum Tarifheft 3 enthält nebst Berichtigungen von Frachtsätzen eine Ergänzung des Verzeichnisses der Verbands-Verwaltungen, die Aufnahme der neuen Reexpeditionsstelle „Lagerhaus der Lagerhaus-Actiengesellschaft in Pressburg" und die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 22 (Queckenwurzeln).

Der Nachtrag III zum Tarifheft 4 enthält die Aufnahme der deutschen Station Wilhelmsburg in die Ausnahmetarife Nr. 1 bis 17, die Einbeziehung der Station Liptó-Szt. Miklos in die Ausnahmetarife Nr. 2 (Felle etc.) und Nr. 5 (Thran etc.), dann die Aufnahme der Station Rózsahegy in den Ausnahmetarif Nr. 12 a (Baumwolle, rohe), die Aenderung, bezw. Ergänzung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 15 (Harze etc.) und endlich eine Ergänzung des Verzeichnisses der Verbands-Verwaltungen.

Die Nachträge II zu den Anhängen der Tarifhefte 3 und 4 enthalten die Aenderung, bezw. Ergänzung von Coursdifferenzen. Solche mit diesen Nachträgen zur Durchführung kommende Massnahmen, welche Tariferhöhungen in sich schliessen und nicht schon besonders publicirt wurden, treten erst mit 1. November 1895 in Wirksamkeit.

Wien, am 21. Juni 1895. [449]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung von Schülerkarten.

Vom 1. August 1895 angefangen gelangen in sämmtlichen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf Entfernungen bis zu 30 km ermässigte Schülerkarten mit 30tägiger Giltigkeit zur Ausgabe, deren Preise sich, wie folgt, stellen:

I. Zone	(1—10 km)	II. Cl. fl.	4·50	III. Cl. fl.	2·25
II. „	(11—20 km)	„ „	7·50	„ „	3·75
III. „	(21—30 km)	„ „	12·—	„ „	6·—

In jenen Relationen, in welchen sich die Preise der laut Local-Personentarif vom 1. Juni 1891, Seite 35, bereits bestehenden Schülerkarten billiger stellen als obige Preise, bleiben die bisherigen billigeren Preise aufrecht.

In welche Zone die einzelnen Verkehrsbeziehungen fallen, ist aus dem auf Seite 85 bis 483 des Local-Personentarifes abgedruckten Zonenzeiger zu entnehmen.

Für die Ausgabe und Benützung dieser neuen Schülerkarten sind die auf Seite 35 und 36 dieses Tarifes enthaltenen Bestimmungen massgebend.

Der Bezug von Schülerkarten kann erst 10 Tage nach erfolgter Bestellung beansprucht werden.

Wien, am 17. Juni 1895. [450]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889.

Einführung eines Nachtrages IX.

Mit 1. August 1895 tritt zum Ausnahmetarif für den Niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach der Oesterr. Nordwestbahn etc., Tarif vom 1. Juni 1889, ein Nachtrag IX in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze nach den Stationen Praskačka-Urbanic, Wlkanetsch der Oesterr. Nordwestbahn und ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Linden und Heraletz-Pollerskirchen der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz (an Stelle der im Nachtrag VIII für Linden und Heraletz-Pollerskirchen enthaltenen Frachtsätze).
2. Entfernungen in Kilometern.
3. Berichtigungen.

Dieser Tarifnachtrag ist unentgeltlich zu beziehen durch die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Wien und durch die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau.

Wien, am 14. Juni 1895. [451]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif, Ostdeutscher Gütertarif. (Ausnahmetarif 8.) Am 10. Juni wurden die Stationen Anklam, Angermünde, Kammin i. Pom., Demmin, Stargard i. Pom., Stolp, Swinemünde und Wolgast des Bezirkes Stettin und die Station Arnswalde des Bezirkes Bromberg als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 8 für Giesserei-Roheisen des Berlin-Stettin-Schlesischen und des Ostdeutschen Gütertarifes aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und Verkehrsbureaux Auskunft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Nachträge.) Am 15. Juni ist der IV. Nachtrag zum Heft III A, der VII. Nachtrag zum Heft III D, der II. Nachtrag zum Heft III E und der VIII. Nachtrag zum Heft III F der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft getreten. Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten u. A. ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Zucker ab Frankenthal, Gross-Gerau und Waghäusel, anderweitige, meistens ermässigte Frachtsätze für Aschaffenburg H. L. B. und Würzburg Bad. Bahn, weitere Frachtsätze für Thaingen, ermässigte Frachtsätze für Düngemittel ab Griesheim a. Main, sowie eine Bestimmung über die Ausschliessung der Artikel Mahlproducte, Mehl und Malz von der Beförderung zu den Frachtsätzen des Specialtarifes für bestimmte Frachtstückgüter, bezw. des Ausnahmetarifes Nr. 23, im Verkehre zwischen Würzburg, sowie Aschaffenburg und Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen (ab 15. September). Durch letztere Massnahme treten Frachterhöhungen ein.

Kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg. (Sperrung der vom Elbebahnhofe in Magdeburg nach dem Bahnhofe Friedrichstadt daselbst führenden alten Eisenbahnbrücke.) Wegen grösserer Reparaturarbeiten an der von dem Elbebahnhofe nach der Friedrichstadt hierselbst führenden alten Eisenbahnbrücke wird dieselbe vom 24. Juni bis 1. September für den öffentlichen Eisenbahnverkehr gesperrt. Während der angegebenen Zeit werden Güter zur Beförderung von und nach Magdeburg-Friedrichstadt nicht angenommen. Die nach dem 24. Juni mit der Bahnhofsvorschrift Magdeburg-Friedrichstadt etwa eingehenden Güter werden auf dem Elbebahnhofe zur Abholung bereitgestellt

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1000	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position M—4 der Güterclassification des Tariftheiles I, Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen als Frachtgut	Bolechów	den Stationen der Strecken: Sokal—Rawa ruska, Lemberg—Stryj, Stryj—Landesgrenze bei Beskid, sowie nach allen westlich von Rawa ruska, Lemberg und Stryj gelegenen Stationen der im Localgütertarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895) angeführten Linien	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Durchlauf einer Distanz von mindestens 50 km	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 1. Jänner 1895)	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1895 tarifmässig geltenden Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15%	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1896 vorzulegen sind	
1001	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier der Pos. B—14 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Karwin	Lemberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II Heft 2, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1894	Besteht kein directer Frachtsatz	131·3 Kreuzer		Im Kartirungswege		
1002	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Baumaterialien	Zdounek	Kremsier transito (für Sendungen nach Kojetein)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen bei den Nordbahn-Bauherstellungen in Kojetein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarife	8·7 Kreuzer	5·2 Kreuzer	3·5 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die bauführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche von Seiten der den Bau leitenden oder beaufsichtigenden Nordbahnorgane die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1003	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	1. Holz des Specialtarifes 2	Göding loco und transito	Holics loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen in den Stationen Göding und Holics durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Directer Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	kr. 11	kr. 7	kr. 4	Im Kartirungswege		
			2. Steine der Pos. S-57 und S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893	Holics loco	Göding loco und transito	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen;			11	5	6			
1004	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zink aus Pos. M-19 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Trzebinia	Annathal-Rothan	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarif, Theil II, Heft 3, des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895	Besteht kein directer Frachtsatz	195·7 kr.		Im Kartirungswege		
1005	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz der Pos. H-20,1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Raycza	Kadolz-Mailberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost - Nordwestösterreichischer Eisenbahn, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. October 1893	Besteht kein directer Frachtsatz	46 kr.		Im Kartirungswege		
1006	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Pos. S-58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Synowódzko wyżne	Lemberg C.B.	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. — Die Sendungen müssen zu Reichs-, Landes- oder Bezirks-Strassenbauten bestimmt sein und demzufolge unter der Adresse einer k. k. oder Landes-Strassenbaubehörde bezogen werden. — Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 15·0	kr. 11·5	kr. 3·5	Im Kartirungswege		
					Lemberg-Kleparów				18·2	12·5	5·7			
					Lemberg podzamcze				16·0	12·5	3·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1007	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1	Schönfeld (B. N. B.) und vice versa	Alt-Neugersdorf Bautzen Dahlen Dresden Altst. Dresden Friedr. Dresden Neust., Leipz. u. Schlesischer Bhf. Freiberg i. S. Freiberg Schachtbahnh. Grossenhain B.D.B. Grossenhain C.G.B. Grossschönau Hainsberg Königstein Löbau i. S. Lugau Mügeln bei Pirna Neusalza-Spremberg Niederneukirch Nossen Pirna Pottschappel Pulsnitz Radeberg Radebeul Schandau Seifhennersdorf Wendischfähre Zittau	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1	Vom 1. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Ausnahmetarif 6 a, bezw. 6 b des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1	Bestehen derzeit keine directen Frachtsätze	Pfennig 6 a / 6 b 21 / 21 30 / 29 67 / 53 46 / 42 46 / 42 43 / 40 60 / 47 61 / 48 57 / 45 57 / 45 17 / 17 48 / 42 39 / 38 25 / 24 79 / 61 43 / 40 22 / 22 29 / 28 59 / 47 41 / 38 47 / 42 40 / 37 38 / 36 45 / 41 37 / 36 18 / 18 38 / 37 21 / 20		Im Kartirungswege		
1008	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirtes	Pardubitz (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Bischofswerda Chemnitz Dresden Altst. Dresden Friedrichst. Dresden Neust., Leipz. u. Schlesischer Bhf. Elsterwerda B.D.B. Grossenhain B.D.B. Grossenhain C.G.B. Kamenz i. S. Oschatz Pirna Radeberg Röderau Wurzen Zwickau i. S.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 1	Pfennig — 212 185 189 190 — — — — — — — — — 245	91 135 87 91 92 123 111 112 103 130 76 91 120 146 164	— 77 98 98 98 — — — — — — — — — 81	Im Kartirungswege		
				Pardubitz Oe.N.W.B.	Bautzen Löbau Neusalza-Spremberg Zittau				— — — 134	86 73 71 52	— — — 82			
1009	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C	Wildenschwert St.E.G.	Brünn St.E.G.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende August 1896	Localtarif	27·7 kr.	19·5 kr.	8·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende November 1896 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Partcien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1010	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Wenzeslausgrube Rubengrube Neurode Möhlten	Časlan loco Pardubic loco Chrudim	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Nachtrag VIII zum directen Tarife vom 1. Juni 1889	Verschieden		2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1896 vorzulegen sind	
1011	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Stückgutclasse I und II, der Wagenladungsclasse A 1 und B und des Specialtarifes A 2	Praskovic	Chemnitz Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) Zwickau i. S. Leipzig (Bayer. Bhf.) Leipzig (Berl. und Dresd. Bhf.) oder umgekehrt	Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1895	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Tarif Theil II, Heft 1 und 2	Bestehen derzeit keine directen Sätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die Beträge unter B repräsentiren die Coursunterschiede und sind von den Frachtsätzen unter A bis auf Weiteres einfach abzuziehen

zwischen Praskovic und		pro 100 Kilogramm in Pfennig: Stückgut-Classe I	Stückgut-Classe II	Wagenladungs-Classe A[1]	Wagenladungs-Classe B	Specialtarif A[2]
Chemnitz	A	213	200	137	123	108
	B	1	.	.	.	.
Dresden-Altstadt	A	126	113	84	75	69
	B	1	.	.	.	.
Dresden-Friedrichstadt	A	132	119	88	79	72
	B	1	.	.	.	.
Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)	A	135	122	89	80	73
	B	1	.	.	.	.
Zwickau i. S.	A	263	236	167	152	133
	B	1	.	.	.	.
Leipzig (Bayer. Bhf.)	A	268	255	170	153	133
	B	1	.	.	.	.
Leipzig (Berl. und Dresd. Bhf.)	A	261	248	166	149	130
	B	1	.	.	.	.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	
1012	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes und Pflaumenmus	Die in der diesjährigen Nr. 3 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt sub Position Nr. 52 publicirte Begünstigung wird unter Einhaltung der einschlägigen Bedingungen mit Giltigkeit bis Ende December a. c. auch auf solche Transporte ausgedehnt, welche auf Grund der in der diesjährigen Nr. 61 des Verordnungs-Blattes sub Pos. 874 publicirten ermässigten Frachtsätze nach Vorarlberger Stationen, resp. von Zimony (Semlin) nach Lindau verfrachtet werden.
1013	**St.E.G.**	Betheiligten Verwaltungen	Bestandtheile von Maschinen	In der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 3 der mit 1. Jänner 1895 in Kraft getretenen Tarife „Theil II – Heft 1 und 2" des Oesterr.-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahn-Verbandes wird Punkt 9 „Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne oder gusseiserne" mit Giltigkeit vom 15. Juli 1895 gestrichen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1014	Buschtěhrader Eisenbahn		Gewöhnliche Eilgüter	Eger (B.E.B.) Franzensbad (B.E.B.) Tirschnitz oder umgekehrt	Kralnp Prag (Bubna) Prag (Smichow) Prag (Staatsbahnhof)	1. Ohne Beschränkung des Gewichtes nnd der Collizahl 2. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	291 Kreuzer ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		Hiedurch werden die im Verordnungsblatte vom 18. December 1894, Nr. 145, unter fortlaufender Nummer 2407 veröffentlichten Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter snb a), d. i. bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, in den gleichen Verkehrsrelationen gegenstandslos
1015	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Theerkohle	Schönbrunn	Pontebba trs.	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendnngen müssen mit directen Frachtbriefen nach italienischen Stationen der Gruppen I—VI auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Besteht kein directer Satz	Francs pro Tonne = 1000 kg 20·43	Variabel	Kartirung		
				Angern Schönbrunn	Pontebba trs.	Aufliefcrung eines Minimalquantums von 500 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Die Sendnngen müssen mit directen Frachtbriefen nach itallenischen Stationen der Gruppen I—VI auf Grund der Bestimmnngen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Abfertigung gelangen	Giltig bis Ende December 1895	Tarif vom 1. October 1887 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	15·— 20·43	13·50 18·34	1·50 2·09	Rückvergütung	Gegen auf schliessende Firma als Anfgeberin lantende Dnplicat-Frachtbriefe, welche Docnmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstignngsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1016	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Steine der Classe C	Einsiedl	Turnau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1895	Localtarif	16 kr.	9·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Turnau bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss der Stadtrath in Turnau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei. Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. wird nicht berechnet
1017	**Oe.N.W.B.**	Betheiligten Bahnen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich, West-Oesterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina.** Für Eichenholz- und Fichtenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande finden bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze des Specialtarifes A 2, für 10000 kg die Frachtsätze des Specialtarifes II im Kartirungswege Anwendung.											

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. | **Wien, 27. Juni 1895.** | **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 19. Juni 1895,*) betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, unter den Bedingungen dieses Gesetzes die Ausführung der nachstehenden Eisenbahnen sicherzustellen, und zwar:

1. von der Station Marienbad der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger über Tepl, Petschau und Schönwehr nach Karlsbad zum Anschlusse an den daselbst auf den Donitzer Gründen der Stadtgemeinde Karlsbad anzulegenden Centralbahnhof;
2. von einem Punkte der sub 1 angeführten Eisenbahn nächst Schönwehr über Schlaggenwald nach Elbogen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Elbogen—Neusattl;
3. von der Station Wodňan der Staatsbahnlinie Gmünd—Pilsen nach Moldauthein;
4. von der Station Čerčan der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Kolin mit einer Abzweigung von Rattay nach Kácow;
5. von der Station Strakonitz der Staatsbahnlinie Gmünd—Pilsen über Blatna nach Březnitz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Protivin—Zditz;
6. von der Station Neuhof der Staatsbahnlinie Pilsen—Eger nach Weseritz;
7. von der Station Absdorf der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Stockerau zum Anschlusse an die priv. Oesterr. Nordwestbahn;
8. von der Station Wiener-Neustadt der Südbahnlinie Wien—Triest nach Puchberg mit eventueller Fortsetzung auf den Schneeberg;
9. von der Station St. Pölten der Staatsbahnlinie Wien—Linz nach Kirchberg an der Pielach;
10. von der Station Zell am See der Staatsbahnlinie Bischofshofen—Wörgl über Mittersill nach Krimml;
11. von der Station Trzebinia der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder von einem geeigneten Punkte der dort einmündenden Schleppbahn Sierza-Trzebinia nach Skawce zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Sucha—Skawina;
12. von einem Punkte der sub 11 genannten Linie bei Piła nach Jaworzno;
13. von der Station Chabówka der Staatsbahnlinie Saybusch—Neu-Sandec über Neumarkt nach Zakopane;
14. von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwoloczyska nach Grzymałów;
15. von der Station Kolomea der priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn über Horodenka nach Zaleszczyki;
16. von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn über Lodenitz und Hořelitz mit eventueller Einbeziehung der bestehenden Schleppbahn Nučitz-Dušnik zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Prag—Dux.

*) Enthalten in dem am 25. Juni 1895 ausgegebenen XLII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind, mit Ausnahme der schmalspurig auszuführenden Localbahnen St. Pölten-Kirchberg an der Pielach (Z. 9), Zell am See-Krimml (Z. 10) und Chabówka-Zakopane (Z. 13), normalspurig, und zwar die in Z. 1, 2 und 16 bezeichneten Linien Marienbad—Karlsbad, Schönwehr—Elbogen und Beraun—Dušnik als Hauptbahnen zweiten Ranges, die übrigen unter ZZ. 3 bis 15 angeführten Linien als Localbahnen herzustellen.

Die Theilstrecke Chabówka—Neumarkt der unter Z. 13 angeführten Localbahn Chabówka-Zakopane kann im Falle der Einbeziehung in eine normalspurige Eisenbahn von Chabówka über Neumarkt an die Landesgrenze normalspurig hergestellt werden.

Die in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im administrativen Wege für Bahnen niederer Ordnung zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen finden auf sämmtliche im Vorstehenden angeführten Eisenbahnen volle Anwendung.

Die Concessionsdauer ist mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, zu bemessen.

Artikel III.

Für die im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Percent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahnen bei der böhmischen Landesbank aufzunehmenden Anlehen in den unten folgenden Maximalbeträgen entspricht, so zwar, dass wenn die jährlichen Reinerträgnisse der vorgenannten Bahnen die für dieselben garantirten Beträge nicht erreichen sollten, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das vom Staate für die obigen Bahnen garantirte jährliche Reinerträgniss wird entsprechend den obigen Anlehen bei den einzelnen Eisenbahnen mit nachstehenden Maximalbeträgen festgesetzt:

	Maximalbetrag in Gulden österr. Währ. des Anlehens	der Staatsgarantie
Marienbad-Karlsbad	4,050.000	172.000
Schönwehr-Elbogen	1,200.000	51.000
Wodňan-Moldauthein	660.000	28.000

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel III bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen und von den Interessenten zusammen mindestens die nachstehenden Nominalbeträge in Stammactien der für diese Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaften zum vollen Nennwerth übernommen werden, wobei für diese Stammactien Intercalarzinsen während der Bauzeit (Artikel X) nicht zu bezahlen sind:

Marienbad-Karlsbad	1,075.900 fl.
Schönwehr-Elbogen	500.000 fl.
Wodňan-Moldauthein	300.000 fl.

Die Staatsgarantie für die Eisenbahn Marienbad-Karlsbad wird ferner von der weiteren Bedingung abhängig gemacht, dass diesem Bahnunternehmen von der Stadtgemeinde Karlsbad die in ihrem Besitze befindlichen Donitzer Gründe im Höchstausmasse von 35.400 Quadratmeter, soweit dieselben zur Anlage des Centralbahnhofes für Karlsbad erforderlich sind und nicht bereits zu Gunsten des Bahnunternehmens Karlsbad—Johann-Georgenstadt abgetreten worden sind, bis zum 31. December 1898 gegen Stammactien überlassen werden. Der Betrag der an diese Stadtgemeinde hiefür zu refundirenden Stammactien ist im Einvernehmen zwischen Stadt und Gemeinde und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung festzusetzen.

Die Zeichnung und die rechtzeitige Einzahlung der sämmtlichen hienach von den Interessenten zu übernehmenden Stammactien, welche nach Massgabe des Bedarfes während der Bauzeit zu erfolgen hat, ist unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten noch vor der Concessionsertheilung sicherzustellen.

Artikel V.

Bei Ausführung des Artikels III haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthal-Bahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für die Darlehen an die böhmische Landesbank zu bezahlenden Regiebeiträge in der Höhe von $^1/_8$ Percent der jeweils ungetilgt aushaftenden Darlehensbeträge, sowie etwaige an die genannte Landesbank zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung der im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, angeführten Bahnen als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VI.

In Ansehung der im Artikel I, ZZ. 4 bis 15, bezeichneten Eisenbahnen wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession Stammactien der für diese Bahnen zu bildenden Actiengesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Čerčan-Kolin mit Abzweigung nach Kácow	300.000 fl.
Strakonitz-Březnitz	200.000 „
Neuhof-Weseritz	130.000 „
Stockerau-Absdorf	40.000 „

Wiener-Neustadt—Puchberg (Schneeberg)	200.000 fl.
St. Pölten-Kirchberg an der Pielach	200.000 „
Zell am See-Krimml	320.000 „
Trzebinia-Skawce	420.000 „
Piła-Jaworzno	116.000 „
Chabówka-Zakopane	235.000 „
Borki wielkie-Grzymałów	210.000 „
Kołomea-Zaleszczyki	425.000 „

Falls die Theilstrecken Chabówka—Neumarkt und Neumarkt—Zakopane der im Artikel I, Z. 13, bezeichneten Localbahn mit Rücksicht auf die eventuelle Einbeziehung der ersteren Strecke in eine normalspurige Eisenbahn von Chabówka an die Landesgrenze (Artikel II, zweiter Absatz) an verschiedene Unternehmer concessionirt werden sollten, so kann die im Vorstehenden für die ganze Bahn mit dem Maximalbetrage von 235.000 fl. festgesetzte Beitragsleistung des Staates nach Verhältniss der Bahnlänge auf die beiden Theilstrecken vertheilt werden.

Artikel VII.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Artikel VI genannten Localbahnen wird an die Bedingungen geknüpft, dass

1. die Beschaffung des restlichen Baucapitals dieser Localbahnen, soweit dasselbe nicht von den betheiligten Gemeinden, Bezirken und Privatinteressenten durch Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe aufgebracht wird, unter finanzieller Mitwirkung der betheiligten Königreiche und Länder sichergestellt werde;
2. den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von eventuell auszugebenden Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte mit den übrigen Stammactien eingeräumt werden, und
3. die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit vier Percent bemessen werde.

Artikel VIII.

Die Einzahlungen auf die vom Staate nach Artikel VI zu übernehmenden Stammactien haben nach Massgabe des Erfordernisses für den Bau der Bahnen, jedoch erst in jenem Zeitpunkte zu erfolgen, wenn nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen die Einhaltung der concessionsmässigen Bautermine (Artikel X) und das Auslangen mit den veranschlagten Baucapitalien als gesichert anzusehen ist.

Die Zahlungen des Staates haben gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen, und ist dafür Sorge zu tragen, dass die gezahlten Beträge nur zum Zwecke des Baues und der Ausrüstung der bezeichneten Bahnen verwendet werden.

Artikel IX.

Die Regierung wird ermächtigt, behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Einzahlung auf die nach Artikel VI vom Staate zu übernehmenden Stammactien bei der böhmischen, bezw. bei der galizischen Landesbank oder bei anderen Finanzinstituten unter den bestmöglichen Bedingungen Darlehen aufzunehmen, welche mit jährlich höchstens vier Percent zu verzinsen und innerhalb längstens 75 Jahren zurückzuzahlen sind.

Artikel X.

Der Bau der im Artikel I, ZZ. 1 und 2, bezeichneten Eisenbahnen muss binnen längstens zwei und einem halben Jahre, jener der im Artikel I, ZZ. 3 bis 15, angeführten Bahnlinien längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und sind die fertigen Bahnen bis zu den angegebenen Zeitpunkten dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Caution zu leisten, welche im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung als verfallen zu erklären ist.

Artikel XI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen bezüglich der im Artikel I, ZZ. 1 bis 3, bezeichneten Eisenbahnen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat im Einvernehmen zwischen Staat und Interessenten und bei dessen Abgang durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Die Aufstellung des Detailprojectes und Kostenvoranschlages, sowie die Vergebung des Baues und der Lieferungen der im Artikel I, ZZ. 4 bis 15, bezeichneten Bahnen hat im Einvernehmen mit den Landesausschüssen der betreffenden Königreiche und Länder unter Ingerenz der Regierung und thunlichst nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Artikel XII.

Der Betrieb der im Artikel I, ZZ. 1 bis 15, bezeichneten Eisenbahnen soll, sofern nicht hinsichtlich der Betriebsführung auf den in ZZ. 4 bis 15 angeführten Eisenbahnen eine anderweitige Vereinbarung mit den betreffenden Landesausschüssen getroffen wird, während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebs-

führung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll bezüglich der nach dem Artikel III auf Grund einer Garantiezusicherung des Staates sicherzustellenden Eisenbahnen der die Betriebsführung auf diesen Bahnen übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel XIII.

Die Regierung wird ermächtigt, die im Artikel I, Z. 16, angeführte Verbindungslinie von der Station Beraun der Böhmischen Westbahn nach Dušnik zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Prag—Dux mit dem veranschlagten Gesammtkostenaufwande von 1,950.000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen.

Die Ausführung dieser Verbindungslinie wird an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen und von den Interessenten zusammen Beiträge zu den Kosten dieses Bahnbaues im Effectivbetrage von 115.000 fl. à fonds perdus geleistet wurden.

Die Kosten für den obigen Bahnbau sind aus dem nach Artikel III des Gesetzes vom 11. December 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 229), betreffend die Erwerbung der Böhmischen Westbahn, der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn für den Staat gebildeten Investitionsfonds für die Böhmische Westbahn zu bedecken, und ist zu diesem Zwecke das nach Artikel II, Z. 1, des vorbezogenen Gesetzes vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmende Prioritätsanlehen auf den Nominalbetrag von 28,500.000 fl. österr. Währung oder 57,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 126) festgestellten Währung zu erhöhen.

In Ansehung der hienach herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel XIV.

Die im Artikel XIII bezeichnete Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben, und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Artikel XV.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 19. Juni 1895.

Franz Joseph m. p.

Windisch-Grätz m. p. **Wurmbrand** m. p. **Plener** m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 397. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Juni d. J. leitet der Obmann des Budgetausschusses Dr. Russ die Verhandlung über die Regierungsvorlage, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung Bosniens und der Herzegowina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden) und betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina ein und weist auf die grosse Dringlichkeit des Gegenstandes hin, weshalb er auf weitere Ausführungen verzichte.

Abg. Dr. Ritter von Kraus glaubt, dass der Ausschussbericht über die Vorlage sowohl was die Bahnen betreffe als auch in Hinsicht auf das Anlehen eine Reihe von dunklen Punkten enthalte, die ihn veranlassen, an den Referenten mehrere Anfragen zu richten. Redner ist der Ansicht, dass die Hoffnung, man werde durch die Uebergabe der betreffenden Bahnen wieder zu dem für sie ausgelegten Gelde kommen, nicht gerechtfertigt sei. Die Betriebsüberschüsse dieser Bahnen werden eine Rückzahlung nicht ermöglichen. Man könne sich die Ueberschüsse überhaupt nicht klarlegen. Aus diesen Ueberschüssen müssen Zuschüsse für die stets mit einem Deficit arbeitende Militärbahn Banjaluka—Doberlin geleistet werden. Dieses Deficit sei nicht genau zu schätzen, und dürfte der zu leistende Zuschuss per Jahr etwa 65.000 fl. betragen. Eine weitere Post, die aus diesen Ueberschüssen gedeckt werden soll, sind die Meliorationsarbeiten, die auf der Linie Brod—Zenica ausgeführt werden müssen. Dabei gehe man vorsichtig der Frage aus dem Wege, welcher Art diese Meliorationen sein sollen. Für die Linie Zenica—Sarajevo, welche zwar eine schmalspurige sei, habe man den Unterbau so angelegt, dass sie sofort in eine normalspurige verwandelt werden kann. Es sei zu befürchten, dass man die für die Meliorationen geforderten Beträge hiezu verwenden werde. Dabei müsse man bedenken, dass die Schuld an die Centralactiven 17 Millionen betrage. Der Bau einer normalspurigen Bahn von Brod über Zenica nach Sarajevo wäre nur im Interesse Ungarns gelegen. Es sei die Pflicht des Reichsrathes, auch unsere Interessen wahrzunehmen und nicht zuzugeben, dass für Transactionen, welche nur im Interesse Ungarns liegen, von unserer Seite 70 pCt. beigetragen werden müssen. Im Interesse der diesseitigen Reichshälfte liege der Bau der Bahnverbindung von Banjaluka nach Travnik, damit eine gewisse Parität bezüglich der Occupationsländer mit Budapest und mit Wien eintrete. Eine diesbezügliche Resolution sei schon im Jahre 1885 vom Grafen Huyn in der Delegation vorgeschlagen und von derselben angenommen worden. Dieser Bahnlinie aber habe die bosnische Landesregierung stets den heftigsten Widerstand entgegengesetzt. Es dürfe nicht zugegeben werden, dass durch das Stehenbleiben des Bahnbaues in Banjaluka die Verbindung zwischen der diesseitigen Reichshälfte mit Bosnien und der Herzegowina gehindert werde, während vielleicht durch die Herstellung einer normalspurigen Bahn von Brod über Zenica nach Sarajevo ein directer Verkehr zwischen Budapest und Sarajevo garantirt würde. Redner beantragt daher, der Bericht sei an den Budgetausschuss behufs neuerlicher Erhebungen zurückzuleiten. Diese Erhebungen haben dahin zu gehen:

1. dass bei weiterer Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes der Bau der Linie Jajce—Banjaluka, beziehungsweise Travnik—Banjaluka in erster Linie ins Auge zu fassen sei;
2. dass im Falle einer gänzlichen oder streckenweisen Ausgestaltung der von Brod nach Sarajevo führenden Trasse in der Normalspurweite immer gleichzeitig, und zwar mindestens eine gleich grosse Strecke auf der Linie Banjaluka—Lasva einer gleichgearteten Reconstruction unterzogen werde.

Leiter des Handelsministeriums Dr. Ritter von Wittek: Hohes Haus! Es sei mir gestattet, den Bedenken, welche der Herr Vorsprecher gegen die Anträge des Budgetausschusses geäussert hat, vom sachlichen Standpunkte entgegenzutreten und zugleich Aufklärung über einige Fragen zu geben, mit denen er sich an die Regierung und den Herrn Berichterstatter gewendet hat. Der Schwerpunkt dieses Gesetzentwurfes ist einerseits ein finanzieller, insofern es sich da um eine finanzielle Transaction zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Occupationsländern handelt, andererseits ist der Inhalt des Gesetzentwurfes ein eminent sachlicher. Das Eisenbahnnetz im Occupationsgebiete ist, wie auch dem sehr geehrten Herrn Vorsprecher, einem genauen Kenner der Verhältnisse, nicht unbekannt ist, unter dem Drange der Umstände, theilweise aus militärischen Rücksichten entstanden, und es ist heute eigentlich das grösste und completeste Schmalspurnetz, welches wir in Europa haben. Dieses Schmalspurnetz ist eine technisch so eminente Thatsache, dass ich jeden Gedanken daran für ausgeschlossen halte, stückweise in dieses Schmalspurnetz normalspurige Strecken einzufügen. Es würde dadurch nur etwas Incohärentes geschaffen, ein in sich nicht übereinstimmendes Gebilde, und es könnte gewiss der Gedanke der bosnischen Landesverwaltung, resp. dem gemeinsamen Ministerium nicht zugemuthet werden, aus etwas, was heute vollständig complet, organisch richtig functionirt, ein Stückwerk zu machen.

Die bezüglichen Besorgnisse des Herrn Vorsprechers, die er auch in seinem Antrage hervorgehoben hat, dass unter der Hand auf einmal in einer Richtung, welche uns weniger angenehm wäre, eine Normalspur entsteht, halte ich also für ausgeschlossen.

Nun sind seine Bedenken auch gerichtet gegen die Verwendung der Ueberschüsse der abzutretenden Linie Brod—Zenica, wobei er — nebenbei bemerkt — von der, wie ich glaube, nicht zutreffenden Voraussetzung ausgeht, als ob den Reichsrathsländern ohneweiters ein sofort realisirbarer Anspruch auf den Ersatz der Kosten dieses Bahnbaues zustände. Dieser Kostenersatz soll nun durch das Gesetz und das Uebereinkommen constituirt werden, und es wird sohin eine successive Rückzahlung der verwendeten Kosten vorgesehen, welche jedoch nicht die vollen Ueberschüsse umfasst, sondern nur nach und nach in einer gewissen Reihenfolge stattfindet. Das Erste, was dabei beanständet wird, ist die Verwendung der Ueberschüsse zum Zwecke der Bedeckung des Betriebsdeficites der Militäreisenbahn Banjaluka—Doberlin.

Dieser Verwendungszweck sollte nicht beanständet werden, weil, wenn in einem Lande mehrere Bahnstrecken liegen und dieselben theils activ, theils passiv sind, es ja an und für sich naturgemäss und das Richtigste ist, diese Bahnstrecken in eine Betriebsrechnung zusammenzufassen, so dass jene Strecken, welche einen Ueberschuss haben, für jene Bahnen, welche einen Abgang zeigen, aufzukommen haben. Dies liegt in einer richtigen und gesunden Eisenbahnverwaltung. Auch ist das finanzielle Interesse in dieser Beziehung vollkommen gleich, ob die Ueberschüsse, welche auf den bosnischen Bahnen erzielt werden, in dem festgesetzten Verhältnisse den Reichshälften zukommen und diese dagegen das Betriebsdeficit zahlen, oder ob sich die Betriebsüberschüsse durch Einrechnung des Deficits vermindern. Dagegen ist nichts einzuwenden. Ebenso ist gegen die naturgemässe Verwendung der Ueberschüsse für Meliorationsbauten ein Einwand wohl nicht zu erheben, denn es muss jeder Eisenbahn gestattet sein, die Anforderungen, die der vermehrte Verkehr stellt, zu befriedigen; das ist gewiss auch ein Interesse der Monarchie, und das muss umso mehr hier zutreffen, weil, wenn eine Bahnverwaltung kein Bauconto hat — und über ein solches verfügt die Verwaltung im vorliegenden Falle nicht — nichts Anderes übrig bleibt, als die Investitionsauslagen und Meliorationen aus den laufenden Betriebsmitteln zu bestreiten, ein Grundsatz, der sich überhaupt der grössten Achtung der Fachkreise erfreut, da er der solidesten Verwaltung entspricht. In dieser Beziehung kann man also mit Grund wohl einen Anstand nicht erheben, noch Kritik üben.

Von dem geehrten Herrn Vorsprecher sind auch die verschiedenen Pläne, Projecte und Combinationen für den Ausbau des Bahnnetzes in den occupirten Gebieten zur Sprache gebracht worden. Dies ist aber, glaube ich, ein Gegenstand, der heute nicht auf der Tagesordnung steht; wir müssen uns heute darauf beschränken, diejenigen Fragen zu behandeln, welche in dem Ausschussberichte und in der Regierungsvorlage angeregt sind. Es wurde aber hiebei eine Saite angeschlagen und mit gewissen Vorbehalten und Einschränkungen die Frage gestellt, in welchem Masse die Verwaltung des Occupationsgebietes mehr oder weniger dem Interesse dieser oder der anderen Reichshälfte diene. Damit gewinnt die Discussion einen politischen Charakter, und das hohe Haus wird verzeihen, wenn ich auf dieses Gebiet nicht folge. Es ist übrigens hier auch nicht der Ort, um die wirklich ausserordentlichen und allseits glänzend anerkannten Leistungen Sr. Excellenz des Herrn gemeinsamen Finanzministers zu beurtheilen und zu würdigen; der Ort hiezu ist ja bekanntlich in den Delegationen, wo dieser Gegenstand behandelt wird.

Ein Wort aber sei mir zum Schlusse noch zu sagen gestattet. Diese Vergleichung zwischen dem Masse der Vortheile, welche die eine oder die andere Reichshälfte geniesst, erscheint wohl nicht erwünscht. Dort, wo es sich um gemeinsame Culturarbeit handelt, sollen die beiden Reichshälften ohne Sonderinteresse vereint zusammenwirken, und es ist gar kein Zweifel, dass die Hebung des Culturzustandes in dem occupirten Gebiete, die wirthschaftlichen Fortschritte, welche dieses Gebiet erzielt, früher oder später den beiden Reichshälften und daher auch der österreichischen Reichshälfte in reichstem Masse zu Gute kommen müssen.

Abg. Perić bemerkte, dass in Bosnien und der Herzegowina allerdings eine grosse Culturarbeit geleistet worden sei, dass jedoch noch viel zu schaffen übrig bleibe. Das beobachtete Princip bei den Bahnen sei ein falsches. Man suche die Verbindung mit Budapest, statt mit der Küste, und schädige dadurch die croatische Nationalität und Dalmatien. Das sei der Grund, weshalb Redner und seine Partei dem Gesetzentwurfe nicht so sympathisch gegenüberstehen können als es ihr heisser Wunsch wäre.

Abg. Dr. Vašatý bemängelte, dass die Vorlage im Budgetausschusse von dem Herrn Finanzminister vertreten wurde, während diese Vertretung heute durch den Herrn Leiter des Handelsministeriums erfolgte. Redner bestritt dem Hause die Competenz zur Behandlung der Vorlage, da im Staatsgrundgesetze vom Jahre 1867 die Behandlung der auf Bosnien und die Herzegowina bezughabenden Angelegenheiten nicht vorgesehen sei und nicht vorgesehen sein konnte, da diese Länder damals noch nicht occupirt waren. Wenn der Reichsrath diese Angelegenheiten behandeln wolle, so wäre zur Beschlussfassung eine qualificirte Majorität nothwendig. Er werde schon aus diesem Grunde gegen die Vorlage stimmen.

Abg. Dr. Klaić bemerkte gegenüber dem Abg. Dr. Ritter von Kraus, dass derselbe weit über das Ziel geschossen und in dem Gesetze etwas erblickt habe, was darin nicht stehe. Es sei durchaus nicht eine Eisenbahnpolitik geplant, welche den Interessen dieser Reichshälfte entgegentrete. Das Gegentheil sei vielmehr richtig. Es handle sich um Herstellung einer Verbindung zwischen Spalato und Sarajevo einerseits und einer Verbindung von Jajce nach einem Punkte der bestehenden Eisenbahnlinie Doberlin—Banjaluka andererseits. Wenn die bosnischen Bahnen der ungarischen Reichshälfte mehr Vortheile bringen als der diesseitigen, so habe das seinen Grund in den geographischen Verhältnissen. Redner polemisirte gegen die Behauptung, dass durch die vorliegenden Gesetze dieser Reichshälfte irgend welche Opfer auferlegt werden. Es handle sich nur um Lasten, welche Bosnien auf sich nehme. Er empfahl daher die Ablehnung des Rückverweisungsantrages und die unveränderte Votirung des Gesetzes.

Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof unterstützte den Antrag des Abg. Dr. Ritter von Kraus und trat insbesondere warm für die Verbindung von Banjaluka und Sarajevo ein. Es handle sich auch auf diesem Gebiete um eine Präponderanz Ungarns, der man mit dem grössten Nachdrucke entgegentreten sollte. Redner stellte schliesslich an den Referenten eine Anfrage über den Inhalt des zwischen dem ungarischen Handelsministerium und dem Reichs-Kriegsministerium abgeschlossenen Vertrages, betreffend die Betriebsführung der Bahn Bosnisch-Brod—Slavonisch-Brod.

Abg. Dr. Suess bemerkte gegenüber dem Abg. Dr. Ritter von Kraus, derselbe habe die Bedingung aufgestellt, dass die Strecke Jajce—Banjaluka zuerst gebaut werde, weil sie die Verbindung zwischen Sarajevo und Wien abkürzt. Das Letztere sei richtig, und auch Redner wünsche, dass diese Linie gebaut werde, sobald die Mittel dazu vorhanden sind. Wenn er aber aufgefordert werde, zu erklären, sagte Redner, was Bosnien, wenn ihm die Mittel zur Verfügung stehen, in seinem eigenen Interesse zuerst machen soll, so komme ich auf einen Vorschlag, welcher zugleich im höchsten Interesse Oesterreichs liegt. Ich halte, wie die Vertreter Dalmatiens, für Bosnien nichts dringender als die Verbindung mit dem Meere. Nachdem Metkovich keinen Hafen besitzt, liegt es nicht nur im Interesse Bosniens, sondern des gesammten Reiches, dass so bald als möglich vom Innern Bosniens

aus der Hafen Spalato erreicht werde. Dass Wien von dem Bau dieser Strecke einen Vortheil erhält, ist ausser Zweifel. Darum soll auch die Strecke nach Banjaluka gebaut werden, aber im Interesse Bosniens und Dalmatiens ist die andere Bahn die wichtigere. Was wir nach Bosnien führen, sind fast ausnahmslos Industrieartikel, während die bosnische Ausfuhr aus schweren, voluminösen Gegenständen besteht und wir wünschen müssen, dass durch einen grossen Aufschwung des Verkehres in Spalato auch Dalmatien daran erinnert werde, dass es einem grossen Kaiserreiche angehört, und dass auch in diesem Hause Vertreter sitzen, welche für dieses entfernte Land die Sympathien besitzen, die es verdient.

Wir sollten ruhig in die Berathung und Beschlussfassung über dieses Gesetz eingehen. Die Interessen Bosniens fallen hier mit den Interessen Oesterreichs zusammen. Ich hoffe, dass die beiden erwähnten Strecken so bald als möglich zur Ausführung gelangen. Dann wird der Abg. Kraus zufrieden sein und dann werden auch die Dalmatiner zufrieden sein, und das ist die richtige Lösung der Frage.

Berichterstatter Abg. Szczepanowski bemerkte in Betreff der behaupteten Concurrenz Ungarns bezüglich derjenigen Artikel, welche für die consumirende Bevölkerung nach Bosnien eingeführt werden, dass Ungarn selbst das grösste Consumland für die österreichische Industrie sei, deren Export nach Ungarn etwa 350,000.000 Gulden ausmache. Redner legte die Nothwendigkeit dar, für Dalmatien etwas zu thun; wenn irgend eine Investition im Stande sei, die Geschicke des Landes zu verbessern, so sei es die einer Verbindung desselben mit seinem Hinterlande. Redner polemisirte gegen den Abg. Dr. Ritter von Kraus und hob hervor, dass es finanziell gleichgiltig sei, ob die Ueberschüsse der bosnischen Bahnen an die Centralactiven zurückgezahlt werden oder zur Rückzahlung einer Post des Occupationscredites verwendet werden. Es sei besonders wichtig, dass im vorliegenden Gesetze zum ersten Male die Pflicht der Rückzahlung der acht Millionen ausdrücklich ausgesprochen werde, eines Betrages, der mit dem Occupationscredite bereits vollständig abgeschrieben sei. Redner ersuche das Haus, den Rückverweisungsantrag abzulehnen und in die Specialdebatte einzugehen.

Der Rückverweisungsantrag des Abg. Dr. Ritter von Kraus wurde abgelehnt, die beiden Gesetzentwürfe wurden als Grundlage der Specialdebatte angenommen und in zweiter Lesung unverändert zum Beschlusse erhoben.

In der 398. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Juni wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina auch in dritter Lesung angenommen.

Abg. Dr. Ritter von Kozłowski referirte im Namen des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend das provisorische Handelsübereinkommen mit Spanien, und beantragte, der Vorlage die verfassungsmässige Zustimmnng zu ertheilen. Ausserdem stellte er folgenden Resolutionsantrag: „Die Regierung wird neuerdings aufgefordert, der Förderung der freien Schiffahrt zur directen Verbindung zwischen Triest und Spanien und der Ermässigung der Frachttarife der nach Triest führenden Zufuhrbahnen die besondere Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen.“

Der Referent wies darauf hin, dass seit dem December 1893 die spanischen Regierungen nicht im Stande gewesen seien, die Genehmigung des Handelsvertrages mit Oesterreich-Ungarn in den Cortes durchzusetzen. Eine solche Zögerung in der Erledigung eines zwischen befreundeten Staaten beschlossenen Handelsvertrages gehöre auf handelspolitischem Gebiete zu den seltenen Erscheinungen unliebsamer Art und könne nicht ohne lebhaftes Bedauern verzeichnet werden. Wir haben also zu wählen zwischen einem Zollkriege und einem weiteren, nunmehr dem vierten Provisorium, und letzteres sei als das kleinere Uebel vorzuziehen. Man könne sich aber der Hoffnung nicht verschliessen, dass die Spanier zur Einsicht gelangen werden, dass die Prohibitivpolitik mit Rücksicht auf die Handelsbilanz Spaniens nur den spanischen Interessen abträglich sei. Es sei auch zu hoffen, dass die Regierung alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anwenden werde, um die Erledigung des Handelsvertrages im spanischen Parlamente zu bewerkstelligen, und dass sie ebenso der Herstellung einer directen Communication zwischen Triest und Spanien ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden werde. Der Referent empfahl deshalb diese Vorlage zur Annahme.

Abg. Edler von Burgstaller sprach den Wunsch aus, dass bald ein definitiver Handelsvertrag mit Spanien zu Stande kommen möge, da unser Handel durch den Mangel definitiver Abmachungen grossen Schaden erleide. Ausserdem wies er auf die Dringlichkeit der Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen zwischen Triest und dem Hinterlande hin und richtete an die Regierung das Ersuchen, die Triester Eisenbahnfrage einer baldigen Erledigung zuzuführen.

Nach dem Schlussworte des Referenten Abg. Dr. Ritter von Kozłowski wurde der Ausschussantrag und die vorgeschlagene Resolution angenommen.

Abg. Freiherr von Schwegel referirte Namens des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Convention zur Abänderung einzelner Bestimmungen der Stipulationen vom 3. bis 15. December 1866 in Betreff der Schiffahrt auf dem Pruth, welcher Convention ohne Debatte die verfassungsmässige Genehmigung ertheilt wurde.

Die Baurechnung für die auf Staatskosten hergestellte Eisenbahnlinie von Stryj über Skole an die galizisch-ungarische Landesgrenze bei Beskid (Referent Abg. Dr. Ritter v. Meznik) wurde ohne Debatte angenommen; ebenso die Baurechnung für die gleichfalls auf Staatskosten hergestellte Böhmisch-mährische Transversalbahn.

Ein zu dem ersten Gegenstande von dem Abg. Wachnianin gestellter Antrag bezüglich Erleichterungen im Personenverkehre auf der Strecke Stryj—Lawoczne wurde auf Antrag des Referenten dem Eisenbahn-Ausschusse zugewiesen.

Abg. Dr. Exner referirte im Namen des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, und beantragte, das Haus möge der Vorlage seine Zustimmung ertheilen.

Abg. Kaftan hob hervor, dass der sorgfältig gearbeitete Bericht eigentlich eine Anklage gegen die Regierung sei. Die Staatsbahnen besitzen mit Rücksicht auf die Kilometerzahl im Verhältnisse zum Durchschnitte der übrigen Bahnen um 408 Locomotiven und um 17.000 Waggons zu wenig. Der Staat habe sich zwar bei der Uebernahme verschiedener Privatbahnen in einer Zwangslage befunden. Bei der Höhe und dem Anwachsen der Cassenbestände aber dürfe man die Staatsbahnen nicht nothleidend werden lassen. Für die Ergänzung des Fahrparkes müsse ein rationelles Programm aufgestellt werden, und die Anschaffungen müssen sich auf längere Zeit vertheilen, weil die Fabrikanten besser liefern werden, wenn sie für längere Zeit Beschäftigung haben. Redner stimmte der Anregung des Referenten wegen Gründung von technischen Studienbureaux bei den Staatsbahnen bei und befürwortete schliesslich die Anlegung eines Erneuerungsfonds.

Abg. Dr. Ritter v. Kraus stellte die Anfrage, wie es mit der Erprobung der bedeutsamen Erfindung eines Rauchverzehrers für Locomotiven stehen.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner bemerkte, dass der Bericht blos eine wahrheitsgetreue Darstellung des Thatbestandes gebe, woraus die Regierung die Folgerungen zu ziehen hat. Würde sie diese Folgerungen nicht ziehen, dann würde sich der Bericht allerdings zu einer Anklage gestalten. Mit dem Langerschen Rauchverzehrer für Locomotiven werden ausser bei der Nordwestbahn, zu welcher der Erfinder in näherer Beziehung steht, sowohl bei den Staatsbahnen als bei der Nord- und Südbahn Versuche gemacht. Ein Beweis dafür, dass diese Versuche ernst gemeint sind, sei die erfolgte Bewilligung eines speciellen Credites von 30.000 fl. Schliesslich erwähnte der Berichterstatter des Umstandes, dass zum ersten Male seit dem Bestande des Abgeordnetenhauses der Fall sich ereigne, dass über eine technische Frage ein Techniker als Referent fungire.

Das Haus beschloss das Eingehen in die Specialdebatte.

Abg. Kohler bekämpfte bei Artikel I die Steuerfreiheit der auszugebenden Staatsschuldverschreibungen und beantragte die Streichung der hierauf bezüglichen Worte.

Berichterstatter Abg. Dr. Exner erwiderte, dass die gleiche Textirung erst jüngst bei Bewilligung des Aufwandes von fünf Millionen zur Verstaatlichung des Wiener Telephonnetzes gewählt wurde. Wenn man diesem Anlehen die Steuerfreiheit nicht gewähren wolle, müsse man den Zinsfuss erhöhen. Dazu komme, dass dieses Anlehen bei der Postsparcasse aufgenommen werden soll. Es empfehle sich daher die unveränderte Annahme des Artikels I.

Bei der Abstimmung zeigte sich die Beschlussunfähigkeit des Hauses; die Sitzung wurde daher geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Wöllan-Unterdrauburg. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Juni die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, hinsichtlich des vom steiermärkischen Landesausschusse vorgelegten Detailprojectes für die normalspurige Localbahn von Wöllan nach Unterdrauburg die politische Begehung und Enteignungsverhandlung einzuleiten und bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens im h. a. Namen zu ertheilen. [H.-M.-Z. 32.481.]

Projectirte Localbahn Schlackenwerth-Lichtenstadt-Merkelsgrün. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 16. Juni die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des vom Actionscomité für den Bau obiger Localbahn vorgelegten Projectes im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision gleichzeitig mit dem von der Karlsbader Kaolin-Industrie-Gesellschaft im Vereine mit der Frisch-Glück-Böhmischen Gewerkschaft vorgelegten Projecte für eine normalspurige Localbahn von Karlsbad über Lichtenstadt nach Merkelsgrün einzuleiten. [H.-M.-Z. 28.376.]

Projectirte Localbahnen Trient-Malè und Lavis-Predazzo. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat die Vornahme der Trassenrevision für die projectirten schmalspurigen Localbahnen von Trient über Mezzolombardo, eventuell Mezzotedesco nach Cles und Malè, dann von Lavis nach Cavalese und Predazzo, bezw. von Neumarkt über Cavalese nach Predazzo und Močna (mit 2 Varianten) auf den 27. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde, und zwar für das erste Project der k. k. Bezirkshauptmann Anton Posselt-Csorich in Trient und für das zweite Project der k. k. Statthaltereirath Arthur Meusburger betraut. [H.-M.-Z. 35.410.]

Projectirte Localbahn Klausen-Leopoldsdorf—Rekawinkel. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat hinsichtlich des von Dr. Arthur Edlen von Gschmeidler, Advocat in Wien, vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von Klausen-Leopoldsdorf nach der Station Rekawinkel der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg die Trassenrevision auf den 28. Juni anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 11.695.]

Projectirte Localbahn Triest-Sessana. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat die Trassenrevision und Stationscommission bezüglich der projectirten schmalspurigen Localbahn von Triest über Opčina nach Sessana auf den 1. Juli anberaumt. [H.-M.-Z. 36.506.]

Projectirte Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision hinsichtlich des Vorprojectes für eine schmalspurige Localbahn von der Station St. Pölten der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg nach Kirchberg a. d. Pielach auf den 5. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Bezirkscommissär Hans Hruschka betraut. [G.-I.-Z. 12.057.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Feldkirch—Bregenz: Kreuzung der Bahnlinie durch eine Rollbahn und Unterfahrung der St. Margarethen-Eisenbahnbrücke: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bludenz hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes der internationalen Rheinregulirung für die Kreuzung der projectirten Rollbahn Unterklien-Brugg mit der Staatsbahnlinie und für die Unterfahrung der St. Margarethen - Eisenbahnbrücke für den 25. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Bezirkshauptmann in Feldkirch, Sardagna, betraut. [G.-I.-Z. 11.579.]

— (Linie Spalato—Knin: Verlegung einer Haltestelle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Zara hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes für die Verlegung der Haltestelle Castel-Vitturi von km 16·475 nach km 16·261 für den 28. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 11.463.]

— (Linie Lemberg—Podwoloczyska: Herstellung zweiter Geleise: Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projectes für die Anlage des zweiten Geleises in den Strecken Lemberg—Podzamcze—Krasne und Skwarzawa—Zloczow für den 28. Juni anberaumt, und wurde mit der Leitung der Commission der k. k. Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 11.345.]

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. (Linie Eger—Hof: Bauliche Veränderung in Eger.) Das Project für die Versetzung des alten Kohlenschuppens im Gemeinschaftsbahnhofe Eger wurde genehmigt. [11. Juni, Z. 30.957.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn (im Betriebe der Kaiser Ferdinands - Nordbahn). (Verlängerung eines Schleppgeleises.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Verlängerung des Schleppgeleises der Cellulosefabrik in Rattimau der Bauconsens ertheilt. [21. Mai, Z. 29.679.]

— (Aenderung der Wasserabflussverhältnisse in km 12·4/5.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 15. Mai durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde das Project für Aenderung der Wasserableitungsverhältnisse in der Gemeinde Rattimau durch gänzliche Auflassung des Objectes in km 12·4/5 genehmigt. [8. Juni, Z. 32.709.]

— (Aenderung in der Handhabung einiger Schranken von km 5·8—6·3.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. Mai durchgeführten politischen Begehung wurde für die Umwandlung des Handschrankens der Feldwegübersetzung in km 6·190 in einen vom Wächterposten Nr. 4 bei km 6·300 zu bedienenden Zugschranken, für die Ueberstellung des bei km 6·190 angebrachten Antriebkrahnes des Zugschrankens in km 5·8265 zu dem Wächterhause in km 6·300, sowie für die Verlegung des Wächterpostens von km 6·190 zu der Niveauübersetzung in km 6·3303 der Bauconsens ertheilt. [7. Juni, Z. 33.411.]

Eisenbahn Wien - Aspang. (Bauliche Herstellung am Bahnhofe in Wien.) Für die Herstellung eines Lampisteriegebäudes in der Station Wien wurde der Bauconsens ertheilt. [21. Mai, Z. 28.183.]

— (Bauliche Herstellung in Aspang.) An die Locomotivremise in der Station Aspang wurde ein Zubau hergestellt. [30. Mai, Z. 31.859.]

Mühlkreisbahn. (Einbindung eines Stockgeleises: Bauconsens.) Das k. k. Handelsministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. Mai vorgenommenen politischen Begehung hinsichtlich des Projectes der Mühlkreisbahn für die Einbindung des Stockgeleises in der Station Oepping in das currente Geleise den Bauconcens ertheilt. [12. Juni, H.-M.-Z. 33.749.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen: (K. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Prag.)

22. Juni. Gesammtverkehr auf der Strecke Prag—Pilsen nach erfolgter Fahrbarmachung der Bahn zwischen Holoubkau und Rokitzan mit Zug 320 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Normalspurige Industrie- (Kohlenwerks-) Bahn Sajo-Szent Péter—Királder Bergbaurevier. (Technisch-polizeiliche Begehung und Betriebseröffnung.) Am 8. Juni fand unter Führung des vom kgl. ungar. Handelsminister hiezu delegirten Oberinspectors Wendelin Petény und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden, sowie jener der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Ungarischen Allgemeinen Kohlenbergbau-Actiengesellschaft die technisch-polizeiliche Begehung einer von der Station Sajo-Szent Péter der Linie Fülek—Sajo-Szent Péter—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen aus von der Direction der obgenannten Bergbau-Gesellschaft erbauten und vorläufig bis zu den Királder gesellschaftlichen Kohlenrevieren im Bereiche des Comitates Borsod führenden normalspurigen Werkbahn statt. Nachdem der Bauzustand der neuen Linie als entsprechend befunden wurde, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur sofortigen Eröffnung des vorläufig noch auf den Kohlenverkehr beschränkten Betriebes. Die Kohlenwerks-Gesellschaft, deren Betrieb auf eine Förderung von vorläufig jährlich 4,000.000 Metercentner eingerichtet ist, hat den Weiterbau der neueröffneten Linie bis zu den gesellschaftlichen Revieren nächst Sáta, sowie nach Ausbau der gesammten Linie auch die Aufnahme des Personen- und sonstigen Güterverkehrs beschlossen.

Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye. (Constituirende Generalversammlung.) Am 4. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstagsabgeordneten Edmund Gajári die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Nagy-Bélicz—Privigye (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau legte das Gründungs-Consortium seinen Bericht über seine bisherige Gestion im Interesse der Realisirung des Bahnbaues vor und lieferte den Nachweis, dass das Stammcapital aus 2,808.000 Kronen besteht, von welchem das kgl. ungarische Handelsministerium Stammactien im Betrage von 280.000 Kronen übernimmt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der bisherigen Leitung der Unternehmung das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in die Direction und den Aufsichtsrath erfolgten und der Reichstagsabgeordnete Stefan Krausz zum Präsidenten und der Vicepräsident der Ungarischen Bau-Actiengesellschaft, J. Deutsch, zum Vicepräsidenten des Directionsrathes ernannt wurden. — Die Linie Nagy-Béliez—Privigye ist die gegen Norden gerichtete, derzeit gleichfalls noch als Sackbahn endigende Fortsetzung der von der donaulinksuferseitigen Hauptlinie (Wien—) Marchegg — Budapest abzweigenden Nyitrathalbahn, d. i. der Linie Tótmegyer—Nyitra (Neutra)—Nagy-Bélicz, und wird von Privigye aus ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Hatvan—Ruttka durch die bereits projectirte Linie Privigye—Znyó-Varalja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 59 ex 1892, Vorconcession Post 1), eventuell Privigye—Stubnai-Fürdö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1893, Vorconcession Post 2) finden.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Adolf Fenyvessy und in Anwesenheit von 11 Actionären mit 16.760 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von der Station Györ (Raab) der donaurechtsuferseitigen Hauptlinie Budapest—Györ—Bruck a. d. L abzweigenden Eisenbahn Györ-Sopron-Ebenfurt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangt der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher constatirt, dass die Betriebseinnahmen fl. 975.666·24 (+ fl. 49.615·79) betrugen. Trotz dieser bedeutenden Steigerung der Einnahmen und trotz der vorgenommenen grösseren Abschreibungen sind die Betriebsausgaben blos um fl. 239·56 höher als jene des Vorjahres, was vornehmlich dem Umstande zugeschrieben werden kann, dass die Gesellschaft für die Entfernung von Schnee nahezu um fl. 10.000 weniger ausgegeben hat; der Betriebscoëfficient ist denn auch auf 48·06 pCt., um 2·55 pCt., gesunken. Der Betriebsüberschuss beläuft sich auf fl. 506.775·70, um fl. 49.376·23 mehr als im Vorjahre, die zur Verzinsung und Amortisation des Prioritätencapitals verwendete Summe beträgt fl. 384.332·45, so dass der Generalversammlung ein Reingewinn von fl. 122.443·25 (+ fl. 47.656·94) zur Verfügung steht. Die Direction beantragt, dem Reservefond fl. 6122·16 zuzuweisen, fl. 112.584 zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Actiencoupons mit fl. 3 per Stück zu verwenden und fl. 3737·09 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes wurden die Anträge der Direction genehmigt und den Functionären das Absolutorium ertheilt, worauf die Wahlen in diese beide Körperschaften erfolgten und an Stelle des bisherigen Präsidenten Adolf Fenyvessy der Geheime Rath Koloman von Radó zum Präsidenten des Directionsrathes gewählt wurde.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Petersdorf nach der Landesgrenze bei Neuwelt.) Die kgl. preussische Eisenbahn-Direction zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Petersdorf über Schreiberhau nach der Landesgrenze bei Neuwelt betraut worden.

Russland. (Transkaspische Bahn.) Die Trassirung der Fortsetzungsstrecke der Transkaspischen Bahn von Samarkand über Kokand nach Andjajan ist bereits beendet, und dürfte mit dem Baue derselben noch im laufenden Jahre begonnen werden. Taschkent wird durch eine Zweigbahn mit der Hauptlinie verbunden werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Vom k. k. Landes- als Handelsgerichte Graz wurde am 7. Juni bei der Firma:

„Grazer Tramway-Gesellschaft"

die Eintragung, dass die bisherigen Mitglieder des Verwaltungsrathes: Gustav Behringer, Reinhold Eisl, Hermann Köhler, Josef Roehlitzer, Dr. Moritz R. von Schreiner und Alfred Weinschenk, bei der VII. ordentlichen Generalversammlung zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes mit der Functionsdauer bis zum Schlusse der X. ordentlichen Generalversammlung wieder gewählt wurden, verfügt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XCIX. Stückes.) Das am 24. Juni herausgegebene XCIX. Stück enthält unter

Nr. 1043: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 18. Juni 1895, Z. 9834, betreffend das Verbot der Einfuhr, beziehungsweise des Eintriebes von Schweinen aus den ungarischen Comitaten Vas, Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, Somogy und Szilagy in die Bukowina.

Nr. 1044: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 19. Juni 1895, Z 89.767, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Böhmen nach Ungarn.

Nr. 1045: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. Juni 1895, Z. 9986/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Zell am See nach Oberösterreich.

— (Inhalt des C. Stückes.) Das am 25. Juni herausgegebene C. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1046: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 20. Juni 1895, Z. 7829, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen, sowie von rohem Schweinefleisch aus ganz Ungarn nach Krain.

Nr. 1047: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. Juni 1895, Z. 10.001/II, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus den Comitaten Vas, Jasz-Nagy-Kun-Szolnok, Somogy, Szilagy und dem Stadtgebiete Temesvár nach Oberösterreich.

Nr. 1048: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Juni 1895, Z. 17.397, an alle politischen Landesbehörden, betreffend das von der kgl. preussischen Regierungsbehörde in Oppeln verfügte Verbot der Einfuhr von Schweinen aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 1049: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 22. Juni 1895, Z. 7741, betreffend das Verbot der Einfuhr von Schweinen aus einigen polit. Amtsbezirken in Oberösterreich nach Kärnten.

Verlosungen.

Am 15. Mai:

Oesterreichischer Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1888 (Rückzahlung ab 2. September).

Unterkrainer Bahnen. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. December).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Generalversammlungen.

27. Juni: Eisenbahn Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth.
27. „ Unterkrainer Bahnen.
27. „ Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.
28. „ Mährisch-schlesische Centralbahn.
28. „ Mährische Westbahn.
28. „ Gaisbergbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. Juni d. J. in Anerkennung vieljähriger treuer und belobter Dienstleistung dem Werkmeister der Oesterreichischen Staatsbahnen Franz Eger in Linz das silberne Verdienstkreuz mit der Krone und dem pensionirten Streckenwächter derselben Staatsbahnen Johann Güner das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ermässigtes Wägegeld für das Verwiegen auf einer Geleisewaage.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1895 wird die im Localgütertarife (Theil II) für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1893, Abschnitt „Nebengebühren", sub C, auf Seite 9, enthaltene Bestimmung in der Weise abgeändert, dass die ermässigte Gebühr von 40 kr. pro Wagen nicht blos für „Wagenladungsgüter", sondern für Frachtgüter aller Art, deren Abwage auf der Geleisebrückenwaage erfolgt, berechnet wird.

Wien, am 24. Juni 1895. [452]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beförderung von Reisenden I. Classe bei den Personenzügen Nr. 13 und 14.

Vom 1. Juli 1895 angefangen werden bei den Personenzügen Nr. 13, Abfahrt Wien um 11 U. 15 U. Vorm., Ankunft Prerau um 3 U. 34 M. Nachm., und Nr. 14, Abfahrt Prerau um 12 U. 37 M. Nachm., Ankunft Wien um 4 U. 57 Nachm., auch Reisende in der I. Wagenclasse befördert werden.

Wien, am 25. Juni 1895. [453]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Fahrpreis-Ermässigungen für Arbeiter und Arbeiterinnen.

A. Bei Entfernungen bis zu 50 Kilometer.

Vom 1. August 1895 angefangen werden in der III. Wagenclasse der fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung (Schnellzüge ausgenommen) Arbeiter und Arbeiterinnen, welche sich mit der vorgeschriebenen Legitimation ausweisen, zwischen der nächstgelegenen Station des Wohnortes und der nächstgelegenen Station des Arbeitsortes zum halben Fahrpreise vom Tarife für Züge mit ermässigten Preisen befördert.

Diese Begünstigung findet auf nachstehende Personen Anwendung:

1. auf gewerbliche Hilfsarbeiter, und zwar:
 a) Gehilfen,
 b) Fabriksarbeiter,
 c) Lehrlinge;
2. auf land- und forstwirthschaftliche Arbeiter, soweit sie in Tag- oder Wochenlohn stehen;
3. auf Bergarbeiter, und
4. auf Taglöhner aller gewerblichen und ähnlichen Unternehmungen, welche Lohnarbeiten geringerer Art verrichten.

Formulare der zur Erlangung der Fahrpreis-Ermässigung erforderlichen Legitimationen sind an den Personencassen zum Preise von 2 Kreuzer per Stück erhältlich. Dieselben sind dem Vordrucke entsprechend auszufüllen, vom Inhaber, sowie von dem sie ausfertigenden Arbeitsgeber zu unterschreiben und hierauf von der Gemeindevorstehung des Wohnortes unter Beidruck der Stampiglie zu bestätigen.

Die Bestätigung einer Unwahrheit oder die fälschliche Ertheilung der Bestätigung, dass der Inhaber der Legitimation in eine der unter 1—4 angeführten Kategorien falle, macht den Arbeitsgeber, sowie die Gemeinde der Bahnanstalt gegenüber schadenersatzpflichtig.

Die Legitimationen haben Giltigkeit für drei Kalendermonate und berechtigen zu täglichen Fahrten zwischen der Domicilstation und der Station des Arbeitsortes gegen jedesmalige Lösung halber Fahrkarten III. Classe für ermässigte Züge.

B. Bei Fahrten über die XIII. Fahrpreiszone.

Die unter A genannten Arbeiter und Arbeiterinnen, welche sich als solche ausweisen, werden bei gemeinsamen Fahrten von mindestens 10 Personen in der III. Wagenclasse der fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung (Schnellzüge ausgenommen) zum halben Fahrpreise III. Classe der betreffenden Zugsgattung befördert. Bei Arbeitertransporten von weniger als 10 Personen und in den Relationen der ersten 13 Fahrpreiszonen kann diese Gebührenberechnung Anwendung finden, wenn die Gebühren für 10 Personen, bezw. der 14. Zone gezahlt werden.

Hiedurch werden alle derzeit bestehenden Arbeiter-Tageskarten und Arbeiter-Rückfahrkarten (siehe Seite 36 und 37 des Local-Personentarifes), sowie die auf diese Karten bezughabenden Tarifbestimmungen aufgehoben. Dagegen bleiben die derzeit bestehenden Arbeiter-Wochenkarten unter den für dieselben festgesetzten Bestimmungen nach wie vor in Giltigkeit.

Wien, am 17. Juni 1895. [454]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife und Aenderung der reglementarischen Bestimmungen.

Mit 20. Juli a. St./1. August n. St. 1895 treten folgende Tarife in Kraft:

Theil I, Abtheilung B, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Güterclassification, Nebengebührentarif und alphabetisches Inhaltsverzeichniss.

Theil II, enthaltend Tariftabellen für den Verkehr in beiden Richtungen zwischen Stationen der Südbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Oest.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen sämmtlicher in directer Schienenverbindung stehenden Bahnen des europäischen Russland andererseits.

Von obbezeichnetem Tage ab machen die Verbandsbahnen von der im 2. Absatze der 1. Zusatzbestimmung zu § 6 des bisherigen Gütertarifes Theil I vom 20. December 1892 a. St./1. Jänner 1893 n. St. (welcher bis auf Weiteres unter der Bezeichnung „Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, aufrecht bleibt) enthaltenen Bestimmung, dass die Anwendung der directen Frachtsätze an die Beibringung eines deutsch-russischen Frachtbrief-Formulars gebunden sei, keinen Gebrauch.

Demzufolge genügt die Beibringung eines ge-

wöhnlichen internationalen Frachtbriefes. Es wird jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass im Sinne der 7. Zusatzbestimmung zu diesem Paragraphe im Verkehre nach Russland nebstdem ein mit dem Frachtbriefe in Vordruck und Ausfertigung vollkommen gleichlautendes Begleitpapier beizugeben ist, welches die Bezeichnung „Zolldocument" zu tragen hat. Dieses Document unterliegt nicht der für Frachtbriefe bestehenden Stempelpflicht und dient lediglich für Zollzwecke.

Wien, am 24. Juni 1895. [455]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif 16.) Mit Giltigkeit vom 10. Juni wurden in den Ausnahmetarif 16 für besondere Artikel im Verkehre mit den belgischen Seehafenstationen und Terneuzen transit folgende Artikel aufgenommen:

Ausnahmetarif a 1: Südfrüchte, getrocknete (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), und Hörner (unbearbeitete);

Ausnahmetarif b 2: Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Roll-, Pickles- und Bratháringe);

Ausnahmetarif e 2: Reisgries, Reismehl und Reisabfälle (soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind).

Das auf Seite 188 des Deutsch-Belgischen Tarifheftes 2 (Theil II) vom 1. August 1891 enthaltene Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 16 ist nach Vorstehendem zu ergänzen und daselbst dem Ausnahmetarife fe d 3 folgender Wortlaut zu geben: „Häringe, frische (grüne) oder gesalzene."

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

		Serie
20 Stück	Locomotiven	6
13 „	„	5
7 „	„	59
7 „	„	73
1 „	Tenderlocomotive	30
2 „	Tenderlocomotiven	97
1 „	Räder-Reservegarnitur	5
3 „	Räder-Reservegarnituren	6
1 „	Räder-Reservegarnitur	59
1 „	„ „	97
27 „	Tender	37
20 „	„	56

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen besonderen Lieferbedingnisse und Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Als äusserster Liefertermin wird bedungen:
für die Locomotiven Serie 5, Serie 6 und Serie 97 Ende März 1896;
für die Locomotiven Serie 30 Ende April 1896;
für die Locomotiven Serie 59 und Serie 73 Ende August 1896;
für 13 Stück Tender Serie 56 und 20 Stück Tender Serie 37 Ende März 1896;
für 14 Stück Tender Serie 37 Ende August 1896;
für die Reserve-Räderpaare Ende August 1896.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Locomotiven, bezw. von Tendern"

bis zum 15. Juli 1895, Mittags 1 Uhr,

im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge einschliesslich der completen Ausrüstung, bezüglich der Locomotiven jedoch getrennt:
a) für Locomotiven mit Kessel aus Schweisseisen,
b) „ „ „ „ „ basischem Martin-Flusseisen
per Stück in österr. Währ. Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht-, Zoll-, Patentgebühren etc. loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die kürzesten Liefertermine anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferbedingnisse und Zeichnungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein).

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radsterne, Radreifen, Siederohre und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. September l. J. im Worte bleibt.

In dem Offerte ist endlich die ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass sich der Offerent verpflichtet, bezüglich 20 Stück Locomotiven Serie 6, 10 Stück Locomotiven Serie 5, 4 Stück Locomotiven Serie 73 und 20 Stück Tender Serie 56, sowie 14 Stück Tender Serie 37 jederzeit über Verlangen der k. k. General-Direction ohne irgend welchen Schadenersatzanspruch die Bestellung als ungiltig zu betrachten, sobald die von der k. k. Regierung im österr. Abgeordnetenhause einzubringende Gesetzesvorlage, betreffend die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der k. k. Staatsbahnen pro 1895, die verfassungsmässige Genehmigung nicht erhalten würde.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferner vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 20. Juni 1895. *Z. 95.566*

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1018	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	a) Gaya b) Nemotitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende Juli 1896	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888, bezw. Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 34·5 kr. b) 41·9 kr.	a) 30·5 kr. b) 37·9 kr.	a) 4 kr. b) 4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mährisch-Ostrau	Bisenz-Pisek transito (für Sendungen nach Gaya)				kr. 26·2	kr. 22·5	kr. 3·7			
					Holubitz transito (für Sendungen nach Nemotitz)				26·5	22·7	3·8			
				Karwin	Gaya				36·9	32·9	4·0			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					Nemotitz				44·3	40·3	4·0			
1019	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Die Giltigkeit der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 38 und 41 ex 1895, sub den Positionen 595 und 629, bezw. Nr. 62 ex 1895, sub Post 895, dann in Nr. 63 und 67, sub den Positionen 906 und 959, publicirten Frachtbegünstigungen wird unter Aufrechthaltung aller sonstigen Bestimmungen der Zugeständnisse bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juli 1895 erstreckt.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1020	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Treublitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Juni 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlen-Verkehr vom 1. Jänner 1891	kr. 30·8	kr. 28·4	kr. 2·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					M.-Schönberg				35·8	33·4	2·4			
					Blauda				37·8	35·4	2·4			
					Heilendorf				39·7	37·3	2·4			
				Karwin	Treublitz				33·4	31·0	2·4			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebigen Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					M.-Schönberg				38·4	36·0	2·4			
					Blauda				40·4	38·0	2·4			
					Heilendorf				41·3	38·9	2·4			
1021	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufgabe in Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Coaks in Wagenladungen giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis Ende December 1895	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·9 kr.	13·2 kr.	2·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				M.-Ostrau					15·4 kr.	11·5 kr.	3·9 kr.			
				Hruschau					15·1 kr.	11·3 kr.	3·8 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg I.	Frachtsatz per 100 kg II.	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg I.	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg II.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg I.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg II.	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.								
1022	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Steinkohle als Frachtgut	I. Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn II. Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht), Station der Localbahn Swolenowes-Smečna	Eger Franzensbad Klingenthal		Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis 30. Juni 1896	I. Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 II. Tarif für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn u. s. w. vom 1. August 1892	36·I	38·2	35·0	37·1	1·1	I·1	Kartirung	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen längstens bis 31. August 1896; dieselben werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Ober-Graslitz Tirschnitz				35·7	37·8	35·0	37·1	0·7	0·7			
					Unter-Graslitz				35·5	37·6	35·0	37·1	0·5	0·5			
					Annathal Rothan Mostau Nebanitz				35·3	37·4	35·0	37·1	0·3	0·3			
					Annathal Rothan, Eger, Franzensbad, Klingenthal, Mostau Nebanitz, Ober-Graslitz, Unter-Graslitz, Tirschnitz	Einhaltung der Tarifbestimmungen			35·0	—	30·4	—	4·6	—	Rückvergütung		
					Königsberg Maria Kulm				34·9	—	30·4	—	4·5	—			
					Bleistadt				34·6	—	30·4	--	4·2	—			
					Dassnitz				34·3	—	30·4	—	3·9	—			
					Hartenberg				34·I	—	30·4	—	3·7	—			
					Zieditz				33·5	—	30·4	—	3·1	—			
					Davidsthal				33·3	—	30·4	—	2·9	—			
					Falkenau a. d. Eger				33·2	—	30·4	—	2·8	—			
					Neusattl				32·2	—	30·4	—	I·8	—			
					Chodau				31·7	—	30·4	—	1·3	—			
					Weipert				33·1	—	27·5	—	5·6	—			
					Schmiedeberg				31·6	—	27·5	—	4·I	—			
					Kupferberg				30·4	—	27·5	—	2·9	—			
					Pressnitz Reischdorf				29·8	—	27·5	—	2·3	—			
					Sonnenberg				29·1	—	27·5	—	1·6	—			
					Reitzenhain				30·2	—	26·2	—	4·0	—			
					Sebastiansberg				29·3	—	26·2	—	3·1	—			
					Krima Neudorf				28·5	—	26·2	—	2·3	—			
					Domina Schönlind				26·9	—	26·2	—	0·7	—			
1023	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau (K. B. Staatseisenbahnen): Stationen der Localbahn Asch-Rossbach. b) Stationen der K. B. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 36 des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes Heft 1 vom 1. December 1893 genannten, ferner ausgenommen die Stationen Arnschwang, Blaibach, Cham, Chamerau, Furth i. W., Kötzting, Kothmaissling, Miltach): Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach, Wernshausen); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes. c) Eisenach. d) Wernshausen (Werrabahn)	**Mindestverfrachtung von 20.000 t** innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle letzterer adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Localgütertarifes bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif Heft 1 vom 1. December 1893; Kohlentarif Böhmen—Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif Heft 3 vom 1. Mai 1892	Vom 1. Juli 1895 giltige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen		Vom 1. Juli 1895 giltige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe		a) 7·0 Kreuzer öst. W. b) 12·0 Pfennig c) 12·0 Pfennig d) 14·8 Pfennig Bei einer Mindestverfrachtung von 30.000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 Kreuzer öst. W. b) um 2·8 Pfennig		Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Juli 1896. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1024	Böhmischen Commercialbahnen		Güter des Specialtarifes I	Křinec Rožďalovic oder vice versa	Königsstadtl	Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge, Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localgütertarif	Verschieden	kr. 10 10	Verschieden	Im Kartirungswege		
1025	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitte, Rübenschnitzabfälle und Zuckerrübenabfälle	Jenšovic oder vice versa	Lužec (L. B.)	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 Tonnen.** Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis Ende Juni 1896	Anhang zu den Localgütertarifen Theil II — Heft 1 und 2, giltig vom 1. Jänner 1894	5 kr.	4·5 kr.	0·5 kr.	Im Rückvergütungswege	a) **Bei Rübe:** Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. b) **Bei Rübenschnitten, Rübenschnitzabfällen und Zuckerrübenabfällen:** Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend. Obige Frachtdocumente sind längstens bis Ende September 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken
1026	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ordinäre Glasflaschen der Position G—20 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Budapest {dunaparti teher p. u. fövarosi közraktárak, Józsefváros, Kelenföld, Lipótváros, nyugoti palyaudvar, deli vasut} Budafok Promontor	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	274 Heller	224 Heller	50 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1896 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Der Nachlass wird von den Strecken Aussig—Stadlau, resp. Aussig—Wien Oe.N.W.B. getragen
					Köbánya álsó palyaudvar Köhánya felsö palyaudvar				278 Heller	228 Heller	50 Heller			
1027	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatsbahnen, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. österr. Staatsbahnen												

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

Etwaige Frachtdifferenzen, welche gegenüber den im obigen Verbande für Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse als Frachtgut im Verkehre von ungarischen Stationen nach der Station Jägerndorf der ehemaligen Mährisch-schlesischen Centralbahn bestehenden directen Frachtsätzen auf Grund der in der Nr. 144 ex 1894 des „Verordnungs-Blattes" sub Position 2359 publicirten Begünstigung bei Umkartirung in Marchegg (K.F.N.B.) und Wien (K.F.N.B.) resultiren, werden unter Aufrechthaltung der an die obige Begünstigung geknüpften Bedingungen auch in jenen Fällen rückvergütet, wenn die Sendungen mit directen Frachtbriefen ohne Routen- oder Abfertigungsvorschrift aufgegeben werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1028	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	P e t e r s d o r f	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1895 bis Ende Juli 1896	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	39·7 kr.	37·3 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Karwin					41·3 kr.	38·9 kr.	2·4 kr.			Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebigen Frachtbegünstigung nicht betheiligt
1029	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Brünn Nord- oder Staatsbahnhof	Wien Lagerhaus der Stadt Wien, Wien Lagerhaus und Freilager am Schüttel	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1895	Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) etc. in verschiedenen Relationen vom 15. Februar 1891 im Oesterreichischen Eisenbahnverbande	kr. 59·1	kr. 57·5	kr. 1·6	Im Kartirungswege	·	*) Besteht kein directer Frachtsatz
				Bedihošt Bisenz-Pisek Chropin Chybi Hradisch K.F.N.B. Hullein Kojetein Leipnik Mähr.-Ostrau Olmütz K.F.N.B. Prerau Rohrbach-Seelowitz Troppau K.F.N.B.					69·2 56·3 66·2 84·5 58·4 62·9 65·4 67·4 77·7 68·4 65·1 56·4 81·2	64·5 55·5 62·5 76·— 56·5 60·— 62·— 63·5 71·— 64·— 61·5 55·5 73·5	4·7 0·8 3·7 8·5 1·9 2·9 3·4 3·9 6·7 4·4 3·6 0·9 7·7			
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik Ungar.-Ostra					60·9 *)	59·— 62·—	1·9 —			
1030	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Theerkohle	In der unter fortlaufender Nr. 1015 im Verordnungsblatte Nr. 73 vom 25. Juni 1895 veröffentlichten Frachtermässigung von Angern und Schönbrunn nach Pontebba transit ist die Bedingung der Minimalquantität zu berichtigen, indem dieselbe zu lauten hat: „**Anlieferung eines Minimalquantums von 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer**“.										

Berichtigung. **Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Die in Nr. 67 dieses Blattes vom 11. Juni 1895 sub fortlaufender Nr. 951 publicirten Frachtsätze für Güter der Classen I, II und A von Wostroměř (B.C.B.) nach Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.) bezw. von Hořic (B.C.B. nach Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B. oder St.E.G.) haben auch in **umgekehrter Richtung Giltigkeit.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 75. **Wien, 29. Juni 1895.** **VIII. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession zum Baue und Betriebe eines aus der Station Grammat-Neusiedl der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abzweigenden und zu der Dampfputzerei des Moriz Reif führenden Schleppgeleises.

Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe eines aus der Station Grammat-Neusiedl abzweigenden und zu der Dampfputzerei des Moriz Reif führenden Schleppgeleises unter Einhaltung eines viermonatlichen Bauvollendungs-Termines ertheilt.

Wien, am 1. Juni 1895. Z. 28.822.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Suczawa bis zur Reichsgrenze bei Bunestie.

Das k. k. Handelsministerium hat dem behördlich autorisirten Civilingenieur Wenzel A. Klika in Suczawa im Vereine mit Leo Ritter Fuchs von Braunthal, behördlich autorisirter Civilingenieur, und Dr. Adolf Finkler, Landes- und Gerichtsadvocat in Suczawa, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Suczawa bis zur Reichsgrenze bei Bunestie im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 15. Juni 1895. Z. 30.959.

Erlass der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 21. Juni 1895, Z. 5824/II, an die Verwaltungen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, betreffend die Vornahme von Versuchen mit Rauchverzehrungs-Apparaten.*)

Die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, deren Bestreben seit Jahren dahin gerichtet ist, im Interesse des die Bahnen benützenden Publicums, sowie der Bewohner von nächst Bahnanlagen gelegenen Stadttheilen auf die thunlichste Hintanhaltung der Schwarzrauchentwicklung im Eisenbahnbetriebe hinzuwirken, hat der geehrten Verwaltung insbesondere mit dem Erlasse vom 13. August 1894, Z. 437 Präs.,**) die Vornahme von Versuchen mit dem Langer'schen Rauchverzehrungs-Apparate, welcher seither bei der Oesterr. Nordwestbahn bei einer grösseren Anzahl von Locomotiven mit den günstigsten Resultaten hinsichtlich Hintanhaltung der Schwarzrauchentwicklung bei gleichzeitiger Brennstoffersparniss angebracht wurde, dringend nahegelegt, ohne dass Seitens der geehrten Verwaltung dieser Aufforderung bisher entsprochen worden wäre.

---

*) Unter Einem wurden der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, sowie auch jenen Privatbahnverwaltungen, welche einschlägige Erprobungen bereits vorgenommen haben, die Resultate der auf der Aussig-Teplitzer Bahn stattgefundenen Probefahrten bekannt gegeben.

**) Verordnungs-Blatt Nr. 98 ex 1894, pag. 1685.

Indem nun an die geehrte Verwaltung neuerdings die Aufforderung ergeht, derartige Versuche ehestens vorzunehmen und über das Veranlasste anher zu berichten, wird die geehrte Verwaltung gleichzeitig in die Kenntniss gesetzt, dass bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vier Locomotiven verschiedener Kategorie seit circa 3/4 Jahren mit einem Rauchverzehrungs-Apparate ausgerüstet sind, welcher ebenfalls günstige Resultate hinsichtlich der Hintanhaltung der Schwarzrauchentwicklung aufweist, wie dies die Seitens h. s. Functionäre vorgenommenen Versuchsfahrten ergeben haben.

Die genannte Verwaltung beabsichtigt auch, auf Grundlage der seit Einführung dieses Rauchverzehrungs-Apparates gewonnenen Erfahrungen und mit Rücksicht auf die geringen Kosten der Herstellung — circa fl. 30 per Stück — sämmtliche Locomotiven binnen kurzer Frist mit diesem Apparate zu versehen.

Wien, am 21. Juni 1895. **Lilienau m. p.**

Inland.

Parlamentarisches.

In der 399. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 25. Juni wurde die Verhandlung über die Regierungsvorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, fortgesetzt.

§ 1, über welchen in der letzten Sitzung wegen Beschlussunfähigkeit des Hauses nicht abgestimmt werden konnte, wird angenommen.

Die weiteren Paragraphe der Vorlage gelangen ohne Debatte zur Annahme.

Die Abgeordneten Dr. Peez und Genossen interpelliren die Regierung wegen des wünschenswerthen Vorgehens zum Schutze der inländischen Industrie bei dem Bau von eisernen Seedampfern und bei dem Schiffsbau überhaupt, da Oesterreich ausgezeichnete Schiffbaumeister, Ingenieure und Werkleute besitze.

Die Eisenbahn-Commission des Herrenhauses hat die beiden Regierungsvorlagen, betreffend die Aufnahme eines Landesanlehens Seitens der Verwaltung Bosniens und der Herzegowina im Nominalbetrage von 24 Millionen Kronen (12 Millionen Gulden) und betreffend die Uebergabe der aus dem Occupationscredite gebauten Eisenbahn Brod-Zenica einschliesslich der Verbindungsbahn Slavonisch-Brod—Bosnisch-Brod an Bosnien und die Herzegowina, durchberathen und beantragt in einem eingehenden Berichte, beiden Gesetzentwürfen in der vom Abgeordnetenhause angenommenen Fassung zuzustimmen. (Berichterstatter Freiherr von Czedik.)

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Prerau-Bistritz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 15. Juni die k. k. Statthalterei in Brünn beauftragt, hinsichtlich des von der Firma Lindheim & Comp. vorgelegten Vorprojectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Prerau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Dřewohostitz nach Bistritz a/H. im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Bei dieser Amtshandlung wird insbesondere zu erheben sein, ob den dringendsten Verkehrsbedürfnissen durch die beabsichtigte vorläufige Realisirung des ersten Theiles der Bahnlinie, d. i. nur bis Dřewohostitz, schon genügend Rechnung getragen würde, ferner ob im Falle der späteren Weiterführung der Bahn die Anlage einer Personen-Haltestelle Dřewohostitz trotz des Umstandes gerechtfertigt erscheint, dass die Station gleichen Namens nur circa 1 km weit entfernt ist. [H.-M.-Z. 32.482.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Mai.) Zu den mit Ende des Monates April in Bauausführung gestandenen Eisenbahnen in der ausgewiesenen Ausdehnung von 228·402 km sind im Monate Mai durch den Baubeginn der Localbahn Schwarzenau-Zwettl 21·700 km, ferner durch den Baubeginn der Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen 25·208 km zugewachsen. Fertiggestellt und dem Betriebe übergeben wurde die elektrische Localbahn Baden-Vöslau mit 5·020 Kilometer. Es verblieben demnach mit Ende des Monates Mai 270·290 km Eisenbahnen in Bauausführung, wovon 46·668 km auf Staatsbahnen, 22·340 km auf private Hauptbahnen und 201·282 km auf Localbahnen entfallen. Die Zahl der im Monate Mai beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter betrug 10.446 gegen 8841 im Vormonate, d. s. 39 per Kilometer. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 vom 11. Juni.)

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach. Bauliche Herstellungen am Bahnhofe in Wien.) Das Project für die Entwässerung der neuen Holzverladeplätze und der neuen Zufahrtsstrasse am Wiener Bahnhofe wurde genehmigt. [27. Mai, Z. 26.645.]

— (Signalhütten bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 4 n und 5 n zwischen den Stationen Wien und Stadlau wurde je eine Signalhütte hergestellt. [11. Juni, Z. 33.746.]

— (Bauliche Veränderung in Brünn.) Die Abtragung zweier Waggon-Drehscheiben am oberen Bahnhofe in Brünn wurde genehmigt. [25. Mai, Z. 30.607.]

— (Umladeperron in Brünn.) Auf dem unteren Bahnhofe in Brünn wurde ein gedeckter, 160 m langer Umladeperron hergestellt. [31. Mai, Z. 29.207.]

— (Linie Wien—Bruck. Bauliche Herstellung in Götzendorf.) In der Station Götzendorf wurde eine Verlängerung des Magazinsgeleises vorgenommen. [29. Mai, Z. 27.365.]

— (Herstellung eines Schleppgeleises in Grammat-Neusiedl.) Das Project für die Herstellung eines aus der Station Grammat-Neusiedl abzweigenden und zu der Dampfputzerei des Moriz Reif führenden Schleppgeleises wurde genehmigt. [8. Juni, Z. 28.822.]

— (Entwässerungscanal nächst der Station Simmering.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 13. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Canals behufs Entwässerung der Durchfahrt in km 2·924 nächst der Station Simmering der Bauconsens ertheilt. [6. Juni, Z. 32.498.]

— (Anbau an ein Wächterhaus.) Beim Streckenwächterhause Nr. 19 in km 30·112 wurde ein Anbau hergestellt. [30. Mai, Z. 31.641.]

— (Linie Brünn—Vlarapass. Geleiseabtragung.) Die Abtragung der Geleiseverbindung zwischen den Wechseln Nr. 7 und 8 in der Station Wessely a d. March wurde genehmigt. [15. Mai, Z. 28.371.]

Localbahn Bielitz-Zigeunerwald. (Bauconsens-Ertheilung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 26. April durchgeführten politischen Begehung hinsichtlich des von Alois Bernaczik, Fabriksbesitzer in Bielitz, und Max Déri, Ingenieur in Wien, vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von Bielitz nach Zigeunerwald ad Nieder-Ohlisch den Bauconsens im h. a. Namen ertheilt. [H.-M.-Z. 33.408.]

Localbahn Prachatitz - Wallern. (Anordnung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat hinsichtlich des von Dr. Zdenko Ostadal, Johann Záruba und Johann Zdiarsky in Prachatitz und Alois Pinsker in Wallern vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Prachatitz nach Wallern die Trassenrevision und Stationscommission auf den 5. Juli anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Hofmann betraut. [H.-M.-Z. 37.037.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Bahn. (Versuche mit Rauchverzehrungs-Apparaten.) Unter Bezugnahme auf den im amtlichen Theile enthaltenen Erlass der k. k. General-Inspection vom 21. Juni 1895, Z. 5824, wird mitgetheilt, dass die Aussig-Teplitzer Bahn schon seit September 1894 mit dem Rauchverzehrungs-Apparate (System Thierry) Versuche vorgenommen hat und dass auch am 22. Mai 1895 unter Intervention von Organen der k. k. General-Inspection mehrere Probefahrten stattgefunden haben. Das Resultat war ein überraschend günstiges, indem eine Schwarzrauchentwicklung sowohl bei den vorgenommenen Fahrten mit Personenzügen (Steigungen bis 8·3‰) und der Fahrt eines überlasteten Verschubzuges vom Elbequai (Steigung im Durchschnitte 14·3‰), als auch beim Stillstande der Locomotiven in den Stationen und auch bei den Verschiebungen fast gänzlich vermieden wurde.

Die Bethätigung des Apparates selbst erfordert Seitens des Führers und des Heizers keine nennenswerthe Mehrleistung. Die Aussig-Teplitzer Bahn beabsichtigt mit Rücksicht auf die seit 3/4 Jahren mit dem Apparate erzielten überaus günstigen Resultate, und da bisher auch eine schädliche Einwirkung weder auf die Feuerbüchse und die Rohrwände, noch auch auf die Siederohre constatirt werden konnte, ihre sämmtlichen 84 Locomotiven, davon im Jahre 1895 schon circa 50 Locomotiven, und zwar die Aussiger und Teplitzer Verschublocomotiven, sowie auch jene Maschinen, welche mit Personenzügen ab Aussig verkehren, und jene, welche zu den Fahrten auf den Elbequai verwendet werden, mit diesem Apparate zu versehen.

Durch diese in Aussicht stehende Durchführung wird auch den Klagen und Beschwerden der Stadtgemeinde Aussig wegen der Rauchbelästigung durch die Locomotiven der Aussig-Teplitzer Bahn Rechnung getragen werden.

Die General-Inspection hat hieraus Anlass genommen, der Aussig-Teplitzer Bahn die volle Befriedigung zum Ausdrucke zu bringen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt:

1. Mit Erlass vom 18. Mai, Z. 20.900, dem Reichstagsabgeordneten Desider Bernáth und Consorten für eine von der Station Nagy-Mihály (eventuell Töke-Terebes-Gálszécs) der Hauptlinie Budapest — Szerencs — Sátorálya - Ujhely — Mezö-Laborcz(—Przemysl) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Varannó und die Gemarkung der Gemeinde Hannsfalva in der Station Kapi mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Eperjes-Bartfa (Bartfeld) verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 18. Mai, Z. 26.008, der Ungvölgy (Ungthal)-Localbahn-Actiengesellschaft für eine in Fortsetzung ihrer Betriebslinie Nyiregyháza — Csap — Ungvár — Nagy-Berezna von deren Endstation Nagy-Berezna abzweigende, über Zábrogy, Kosztrina, Sytavna, Voloszánka und die Gemarkung der Gemeinde Uszok bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze, eventuell auch eine von der zukünftigen Station Voloszánka der Hauptlinie abzweigende, bis zur Gemarkung der Gemeinde Bisztra (am Fusse der Karpathen) führende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 18. Mai, Z. 24.047, den Reichstagsabgeordneten Julius Szájbely, Béla Görgey und Béla Molnár für eine von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Hauptlinie Budapest—Szerencs—Sátorálya-Ujhely—Mezö-Laborcz(—Przemysl) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Gálszécs, Parnó, Szécs-Polyánka, Varannó, Hannsfalva und die Gemarkung der Gemeinde Kurima in der Endstation Bartfa (Bartfeld) mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Eperjes—Bartfa verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 18. Mai, Z. 26.139, dem Reichstagsabgeordneten Johann Kulman und Consorten für eine von der Station Zsebely der Linien Temesvár-Jozsefváros (Josefstadt)—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen und Zsebely—Csákovár des Staatsbetriebes abzweigende,
   a) diese über die Gemarkung der Gemeinde Liebling und weiterhin über Folya, Lipet und die Gemarkung der Gemeinde Rittberg (Comitat Temes) an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Localbahn Versecz-Lugos (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1894, Vorconcession Post 2, a), b), und Vrdgs.-Bl. Nr. 21 und 44 ex 1895) verbindende normalspurige Localbahn,
   b) eine von Zsebely aus über Csorna, Berény und die Gemarkung der Gemeinde Román-Sztamora vorläufig bis Török-Szákos führende, gleichfalls normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 18. Mai, Z. 26.897, dem Reichstagsabgeordneten Grafen Gregor Bethlen für eine von der Station Egeres der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Kolozsvár (Klausenburg) — Brassó (Kronstadt) — Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Forgácskut, Dank, Argyas, Bozolnok-Telep, Zutor, Magyar-Nagy-Zsombor, Kendermál, Puszta-Szent-Mihály, Hidalmás, Bányika, Rákos, Kendermezö, Galponya, Almás-Balászháza, Kettösmezö, Galgó und die Gemarkung der Gemeinde Tihó nächst der Haltestelle Oroszmezö mit der Szamosthalbahn in deren im eigenen Betriebe der Gesellschaft stehenden Linie Kolozsvár—Dées—Zilah verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines Jahres.

Localbahn Gyula-Fehérvár — Zalathna. (Betriebseröffnung.) Der Bau der Localbahn Gyula-Fehérvár (Karlsburg) —Zalathna (Comitat Alsó-Fehér in Siebenbürgen) ist schon so weit vorgeschritten, dass bereits Probezüge im Bereiche der Gesammtstrecke verkehren und deren Betriebsübergabe binnen Kurzem zu gewärtigen ist. Diese von der Station Gyula-Fehérvár der Hauptlinie Budapest—Arad—Gyula-Fehérvár—Tövis der königl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie wird von Zalathna aus ihre Fortsetzung im Anschlusse an die projectirte Localbahn Gurahoncz-Kristyor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 67 ex 1893, Vorconcession Post 2) von Gurahoncz aus durch die Linie Gurahoncz-Jószáshely—Borosjenö—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen sowohl an die Hauptlinie Budapest—Arad—Temesvár—Báziás, als auch durch Vermittlung der projectirten Localbahn Gurahoncz-Jószáshely—Nagy-Halmágy—Vaskóli (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893 und Nr. 8 ex 1895), und zwar durch Vermittlung der Linie Vaskóh — Nagyvárad (Grosswardein), an die Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Brassó (Kronstadt)—Prédeal finden, daher von um so wesentlicherem Einflusse auf die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Siebenbürgen sein, als auch deren Fortsetzung gegen Osten durch die projectirte Linie (Gyula-Fehérvár—) Alvincz—Nagy-Szeben (Hermannstadt [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1894, Vorconcession Post 1 und Nr. 81 ex 1894]) als gesichert zu betrachten ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1894).

Slavonische Localbahnen, d. i. die Linien Eszék—Našič — Pleternica — Uj - Kapella - Batrina und Pleternica — Pozega. (Bauausführung und commercielle Bedeutung.) Die unter Führung des Sectionsrathes Julius Geduly des königl. ungarischen Handelsministeriums vorgenommene Collaudirung der nunmehr bereits dem Betriebe übergebenen „Slavonischen Localbahnen" constatirte, dass die Hauptstrecke Eszék—Našič—Uj-Kapella-Batrina einer Bahn erster Classe gleichgestellt werden kann, und dass der Bauunternehmer (Firma Horszky & Beck) mehr geleistet hat, als er im Sinne der Concessionsurkunde und des Bauvertrages zu leisten verpflichtet gewesen wäre. Es wurde um eine Station sammt Nebengeleisen und Gebäuden mehr hergestellt, ferner der Oberbau durch Schwellenverstärkungen in der Weise gelegt, dass selbst 15 Tonnen-Waggons ungehindert verkehren können. Auch hat die Unternehmung circa einen halben Kilometer mehr Nebengeleise gelegt, als vorgeschrieben gewesen, die Brücken statt aus Holz bis zu vier Meter gemauert und aus Beton hergestellt. Die Commission hat auch in Anbetracht des Umstandes, dass die Bauunternehmung durch den heurigen strengen Winter auf der Gebirgsstrecke mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte und Versicherungsarbeiten von über 100.000 fl. vornehmen musste, den Antrag gestellt, es möge der genannten Unternehmung durch Erhöhung des Baucapitals eine entsprechende Entschädigung für deren Mehrleistungen gewährt werden. Der verkehrspolitische Werth der „Slavonischen Localbahnen" wird durch Ausbau der bereits in Ausführung begriffenen Linie Baranya-Szent-Lörincz—Slatina—Našic (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36) wesentlich erhöht werden, da von Eszék aus die Donau via Našič—Slatina—Teresovac-Suhopolje mit der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Linie Pakraz-Lipik—Teresovac-Suhopolje—Barcs, von Barcs aus via Mura-Keresztur (Linie Budapest—Kanizsa—Mura-Keresztur—Pragerhof) mit der Hauptlinie der Südbahn Wien—Marburg—Pragerhof—Triest, und speciell via Pragerhof—Marburg—Franzensfeste—Innsbruck am derzeit

kürzesten Wege mit dem äussersten Südwesten der Monarchie verbunden werden und diese Verbindung von besonderer Bedeutung für die Verproviantirung der getreidearmen Gebirgsländer durch Cerealien aus dem Banater Productionsgebiete sein wird.

Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten kgl. Rath Max Ritter Brám de Bárdány die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Betriebe der Direction der Südbahn-Gesellschaft stehenden, von der Endstation der Südbahn-Linie (Wien—) Wr. Neustadt—Kanizsa—Barcs abzweigenden Hauptlinie Barcs—Terezevac-Suhopolje—Pakracz-Lipik und deren Flügelbahn Terezovac-Suhopolje—Slatina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher alle im Jahre 1894 vorgenommenen Bauten aufzählt und meldet, dass die Direction beabsichtigt, die 32 Holzbrücken der Gesellschaft durch Brücken mit Eisenconstructionen zu ersetzen. Vom Kostenaufwand von fl. 21.382 ist die Südbahn-Gesellschaft geneigt, zwei Drittel auf sich zu nehmen, so dass die Barcs-Pakraczer nur fl. 7127 zu tragen hätte. Die Einlösung von Prioritätsactien ging auch im abgelaufenen Jahre ordnungsmässig vor sich; es wurden 65 Prioritätsactien — Nr. 17.531 bis 17.595 — verlost. Das Pauschale für die Postbeförderung im Betrage von fl. 16.000 wurde behoben und den Betriebseinnahmen gutgebracht. Das Bruttoerträgniss belief sich auf fl. 392.772·27, die Betriebsausgaben auf fl. 206.185·77, so dass ein Betriebsüberschuss von fl. 186.586·50 resultirt; der vertragsmässige Beitrag der Südbahn beträgt fl. 113.413·50. Auf der gesellschaftlichen Linie wurden befördert 66.529 Civilpersonen, 5834 Militärpersonen, 400 t Eilgut und 170.126 t Frachten. Der IX. Jahresbeitrag der Regierung mit fl. 10.000 wurde dem Specialfond zugeführt, dessen Effectenbestand einen Werth von fl. 411.733·90 repräsentirt. Ueber die Details der Gestion geben die dem Berichte beigelegten, exact gearbeiteten statistischen Ausweise Auskunft. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte nach Anhörung des vom Aufsichtsraths-Präsidenten Dr. Aladár v. Kiss verlesenen Berichtes des Aufsichtsrathes den Functionären das Absolutorium. Schliesslich folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Marmaroser Salzbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Franz Chorin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Bereiche des Comitates Marmaros gelegenen, von der Station Marmaros-Sziget der Hauptlinie Budapest—Püspök - Ladány—Szerencs—Marmaros - Sziget—Körösmezö (—Woronienka—Stanislau) abzweigenden Linien Marmaros-Sziget—Rónaszék und Marmaros-Sziget—Sugatag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welchem zufolge der Güterverkehr auf allen gesellschaftlichen Betriebsstrecken, der Personenverkehr auf den normalspurigen Linien günstigere Resultate ergeben hat als im Vorjahre, wogegen der Personenverkehr der schmalspurigen Linien eine unbedeutende Abnahme aufweist. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 227.180·50 fl.; hievon entfallen a) auf den Salzverkehr 148.828·60 fl.; b) auf sonstige ärarische und Privatfrachten 56.436·86 fl.; c) auf den Postverkehr 2270 fl.; d) auf den Personenverkehr 19.645·04 fl. (+ 13.265·99 fl.). — Die Betriebs- und sonstigen Ausgaben aller 4 Linien belaufen sich auf 107.962·68 fl. (+ 11.865·57 fl.), zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1893 per 1376·77 fl., verbleibt sonach ein disponibler Reingewinn von 130.127·33 fl. Im Sinne des Gewinnvertheilungs-Antrages der Direction wurde beschlossen, vom obigen Reingewinn als Abschreibung und an sonstigen Zuweisungen 11.870 fl., ferner zur Dotirung des Reservefonds 1000 fl., zur Einlösung der verlosten 194 Stück Prioritätsactien 19.300 fl., zur Zahlung einer 4½percentigen Dividende nach den im Umlaufe befindlichen Prioritätsactien 59.431·50 fl., zur Dotirung des Stammactien-Einlösungsfonds 7135 fl., zur Zahlung einer 3percentigen Dividende an die Stammactien 23.151 fl. zu verwenden und den Rest von 8239·83 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach Annahme aller übrigen Anträge wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium einstimmig ertheilt, worauf die Wahlen in beide Körperschaften erfolgten.

Esztergom—Almás-Füzitöer Localbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 14. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Dr. Isidor Krausz de Megyer die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung, welcher den Nachweis liefert, dass die im Vorjahre beschlossene Capitalserhöhung (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 122 ex 1894) durchgeführt wurde. Die neuen 503 Stück Prioritätsactien wurden zum Course von 72 pCt. der Bauunternehmung ausgefolgt, während die neuen 195 Stammactien dem Reservefond zugewiesen wurden. Der Reingewinn beträgt fl. 77.918·15, von welcher Summe fl. 74.491·20 als Dividende mit fl. 3·60 per Actie zur Auszahlung gebracht werden. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direction und den Aufsichtsrath folgten die Wahlen in diese beiden Körperschaften.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 1. Mai von Bombay abgefahren und am 15. Mai mit 88 Passagieren und 2420 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bombay 1,497.575 kg Baumwolle (wovon 92.500 kg für Venedig, 111.000 kg für Piräus, 40.700 kg für Fiume), 169.810 kg Ricinussamen (wovon 34.510 kg für Venedig), 25,375 kg Getreide für Venedig, 1522 kg Hartal (Drogue), 34.713 kg Kaffee (wovon 10.150 kg für Venedig), 561.498 kg Ingwer, 5075 kg Coculus, 60.900 kg Mirabolamen, 913 kg Teppiche; aus Aden 14.515 kg Kaffee, 7000 kg Perlmutter, 4922 kg Weihrauch, 1522 kg Curiositäten, 8526 kg Zitwerwurzel; aus Port-Said 11.086 kg Kaffee (wovon 6810 kg für Fiume), 6343 kg Häute (für Venedig), 5910 kg Indigo, 2569 kg Cigarren; aus Suez 60 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,362.556 fl. ö. W.

Franzens - Canal - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. Juni fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten, General Stefan Türr, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Franzens-Canal-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 70 ex 1894) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1894 zur Verlesung. Diesem zufolge betrug A. die Activa: Alter Franzens-Canal 6,380.084·42 Kronen, Kis-Sztaptár-Neusatzer Bewässerungs- und Schiffahrtscanal 11,957.219·06 Kr., Baja-Bezdáner Speisecanal 7,989.046·04 Kr., Bewässerungsanlage 8807·30 Kr,, Entwässerungsanlage 3200·98 Kr., Werkzeuge 262.611·44 Kr., Materialien 34.839 Kronen, im Portefeuille befindliche eigene Actien lit. B 14.000 Kronen, Casse und Guthaben bei der Commercialbank 131.504·36 Kronen, zu Gunsten der Prioritätenbesitzer der Commercialbank 68.588·40 Kr., Guthaben bei der Pester Vaterländischen Sparcasse 917·30 Kr., diverse Debitoren 32.005·95 Kr., landwirthschaftliche Producte 2114·36 Kr., Werthpapiere 7063·36 Kr., kgl. Freistadt Baja 703·06 Kr., 1894er Schlussrechnung 10,193.838·75 Kr., Totale 37,086.543·78 Kr.; B. die Passiva: Prioritätsobligationen 10,000.000 Kr., Actien lit. A 9,068.000 Kr., Actien lit. B 8,036.000 Kronen, alter Franzens-Canal 1200 Kr., Cautionen 19.046·48 Kr., Hilfsfond 917·30 Kr., Wechsel 11.200 Kr., Couponeinlösungs-Conto 9,950.180 Kr., Totale 37,086.543·78 Kr. Der Bericht constatirt ferner, dass der Canalbetrieb im abgelaufenen Jahre einen Ertrag von 65.752·18 fl. gebracht hat. Dieses weniger günstige Resultat ist auf die schlechte Ernte und die tiefen Getreidepreise, sowie auf den Umstand zurückzuführen, dass der Transitverkehr in Folge des desolaten Zustandes der Bács-Földvárer Schleuse keinen Aufschwung zu nehmen vermochte. Dank den entsprechenden und rechtzeitig getroffenen technischen Massnahmen haben die Hochwässer des Jahres 1894 der Franzens-Canal-Gesellschaft grösseren Schaden nicht zugefügt, wenn auch die Vertheidigungsarbeiten grössere Summen in Anspruch nahmen. Der Franzens-Canal hat wohl im abgelaufenen Jahre mit Hinblick auf die skizzirten Verhältnisse ein schwächeres Ergebniss als in guten Jahren geliefert, kann aber betreffend das Inslebenrufen neuer Industriezweige ein um so günstigeres Resultat aufweisen. Die Bruttoeinnahmen der Gesellschaft betrugen 209.997 fl. 73 kr., und es verbleibt nach Abzug der Manipulationskosten ein Reingewinn von 65.752 fl. 18 kr., von welchem auf Antrag der Direction nach den Prioritätsobligationen 1 pCt. Verzinsung zur Auszahlung gelangen möge. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium für deren Gestion im verflossenen Betriebsjahre ertheilt und die Anträge der Direction angenommen.

Schliesslich berichtet der Vorsitzende, dass die Verlegung der Canalmündung nach Ó-Beese der Verwirklichung entgegengeht, wodurch der Transitoverkehr von den derzeitigen Schwierigkeiten befreit werden wird. Zum Schlusse der Generalversammlung folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

(Dampferfahrten im Juli 1895.)

Export.

Im Juli 1895 werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) von Fiume nach den unten angeführten Relationen abgelassen, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	„Alsatian"	1—10
London	„Sultaua"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Palermo"	5—15
New-York	„Bolivia" (Anchor Line)	5—15
Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
Tanger [1]), Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Báthori"	15
Hamhnrg	„Sparta"	10—20
Liverpool	„Algerian"	15—25
Gihraltar [1]), London		15—25
Barcelona [2]) (via Triest)	„Rákóczy"	25
Algier [1]), Glasgow	„Kálmán Király"	21—31
Rotterdam, Antwerpen	„Matlekovits"	21—31
Rouen	„Széchenyi"	21—31
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
Bordeaux	„Deák"	21—31

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine genügenden Ladungen nach Tanger, Gibraltar oder Algier angemeldet wurden, hehält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

[2]) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten Mittelmeerhafen des spanischen Continents, eventuell Cadix, berühren.

Import.

Im Juli 1895 werden in der Richtung vom Auslande heimwärts folgende Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht dureh Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten:

Von	Nach	Dampfer	Juli
Liverpool	Triest, Fiume	„Andalusian"	1—10
Ronen	„ „	„Zichy"	1—10
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szt. István"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Jókai"	5—15
Glasgow	„ „	„Stefania"	5—15
London	„ „	„Szent László"	5—15
Liverpool	Finme, Triest	„Kedar" (Cunard Line)	10—20
Hnll, Newcastle o/T	Triest, Finme	„Bassano"	10—20
Antwerpen	„ „	„Andrássy"	15—25
Rouen	„ „	„Tibor"	20—30
Glasgow	„ „	„Nagy Lajos"	20—30
Liverpool	Fiume, Triest	„Marathon" (Cunard Line)	21—31
Bordeaux	Triest, Fiume	„Zrinyi"	25/VII—5/VIII

Ueherschiffnngsdienst mit directen Ladescheinen von den ohen genannten Ahfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd hefahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

Mittelmeer-Dienst.

Im Monate Juli fahren folgende Dampfer von Fiume nach Marseille: „Tisza" am 1., „Adria" am 8., „Árpád" am 15., „B. Kemény" am 22. und „Szápáry" am 29.;

von Marseille nach Fiume: „B. Kemény" am 3., „Szápáry" am 10., „Tisza" am 17., „Adria" am 24. und „Árpád" am 31.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines bezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes, Theodor Ritter von Taussig, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes i. P. Dr. Eugen Lippich, die 40. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 50 Actionäre anwesend, welche 1659 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte beträgt das Gesammt-Bruttoerträgniss der gesellschaftlichen Linien im abgelaufenen Jahre 27,068.601 fl. (+ 1,128.870 fl. gegenüber dem Jahre 1893); die Betriebsausgaben beliefen sich auf 10,582.070 fl. (+ 264.417 fl.), so dass sich ein Betriebsüberschuss von 16,486.531 fl. und nach Abzug der Steuern, Abgaben und Dotationen ein Reinerträgniss von 13,736.110 fl. (gegen 12,882.975 fl. im Jahre 1893) ergibt. Demgemäss ist auch der Betriebscoëfficient von 39·78 pCt. auf 39·09 pCt. zurückgegangen. An dem Mehrerträgnisse participiren fast alle Linien der Gesellschaft, insbesondere auch die Localbahnen. Eine Ausnahme hievon machte das gesellschaftliche Ergänzungsnetz, dessen Einnahmen ungeachtet der im Personenverkehr erzielten namhaften Steigerung eine Verminderung gegen das Vorjahr um 55.331 fl. aufweisen. Das Ergänzungsnetz erforderte daher auch einen um 148.081 fl. erhöhten Staatsgarantiezuschuss im Gesammtbetrage von 344.695 fl. Besonders auffällig erscheint der bedeutende Rückgang in dem Erträgnisse der gesellschaftlichen Berg- und Hüttenwerke und Domänen, und zwar um den Betrag von 500.884 fl. (905.008 fl. gegen 1,405.893 fl. im Jahre 1893). Dieser Ausfall wird auf die im letzten Jahre vorgefallenen Störungen im Bergbetriebe, auf grössere Investitionen, sowie auf den Geschäftsrückgang bei der Wiener Locomotivfabrik zurückgeführt. Die vorerwähnten Reinerträgnisse der österreichischen Linien, sowie der Berg- und Hüttenwerke und Domänen, zuzüglich des Staatsgarantiezuschusses, der ungarischen Annuität per 10,078.011 fl., der Jahresrente für den Sechstelantheil an der Wiener Verbindungsbahn per 28.000 fl. und der verschiedenen, 873.344 fl. betragenden Zinseneinnahmen ergaben einen Gesammtertrag von 25,965.169 fl., welcher jedoch durch allgemeine Verwaltungsauslagen per 745.449 fl. auf 25,219.720 fl. gekürzt, andererseits durch den Gewinnvortrag aus dem Jahre 1893 per 660.257 fl. auf 25,879.977 fl. erhöht wird. Hievon stand der Generalversammlung nach Bestreitung der Kosten des Prioritätendienstes per 16,076.630 fl. und jener für Leistung der $2^1/_2$percentigen Abschlagszahlung auf die Actien und die planmässige Tilgung der letzteren per 3,445.355 fl. noch ein Betrag von 6,357.991 fl. zur Verfügung. Die Versammlung nahm nach vorausgegangener längerer Debatte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Hierauf wurden die Anträge des letzteren betreffs Verwendung des Reinerträgnisses genehmigt und wurde beschlossen, den früher erwähnten Betrag zur Ergänzung der Actiendividende auf 5 pCt., zur Bestreitung einer $2^1/_2$percentigen Tantième des Verwaltungsrathes, zur Bezahlung einer Superdividende von 8 Frcs. per Actie (im Ganzen daher 33 Frcs.) und zur Reservirung eines Gewinnvortrages von 905.812 fl. zu verwenden. Schliesslich wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Carl Demachy und Friedrich von Harkányi, sowie die bisherigen Mitglieder und Ersatzmänner des Revisionsausschusses wiedergewählt.

Im Anschlusse an die Generalversammlung fanden die constituirenden Sitzungen des vereinigten und des Wiener Verwaltungsrathes statt. In der ersteren wurden Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Carl Demachy, sowie Friedrich von Harkányi zu Vicepräsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes, in der letzteren Theodor Ritter von Taussig zum Präsidenten und Sigmund Graf Berchthold zum Vicepräsidenten des Wiener Verwaltungsrathes gewählt.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 30 Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten, Markgrafen Alexander Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Emil Hardt die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgehalten. Bei derselben waren 30 Actionäre anwesend, welche insgesammt 433 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte hat der Verkehr in dem letzten Jahre in allen seinen Zweigen einen namhaften Aufschwung genommen. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 34·5 Millionen Gulden und haben sich seit dem Vorjahre um 1·6 Millionen Gulden gesteigert. An dieser Erhöhung participirt der Personen- und Frachtenverkehr in gleichem Masse. Im Personenverkehre trat eine Steigerung der Frequenz um 1,034.873 Civilreisende und 34.737 Militärpersonen ein, woraus sich eine Mehreinnahme von 347.068 fl. ergab. Der Eilgutverkehr brachte eine Aufbesserung um 5861 t und eine Mehreinnahme von 46.212 fl. Der Güterverkehr ergab eine Gesammtbewegung von 11·2 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von 740.106 t gleichkommt. Die Einnahme aus dem Frachtenverkehr stellt sich auf 27·1 (+ 1·3) Millionen Gulden. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 15 Millionen Gulden und sind um 523.000 fl. gestiegen; dieselben beanspruchten 43·47 pCt. der Bruttoeinnahmen, gegen 44·04 pCt. im Vorjahre. Der gesammte Reinertrag des Hauptnetzes beziffert sich mit 10·06 Millionen Gulden. Hievon gebühren 1·3 Millionen Gulden dem Staate und 8·7 Millionen Gulden den Actionären. Der Montanbesitz de

Gesellschaft lieferte ein Reinerträgniss von 1·3 Millionen Gulden, mithin um 43.711 fl. mehr als im Vorjahre. Bei den Kohlenwerken wurde eine Kohlenförderung von 9,497.089 (+ 130.967) q erzielt. Der Privatbesitz, welcher mit 2·38 Millionen Gulden bewerthet ist, brachte ein Erträgniss von 81.884 fl. Die gesellschaftlichen Localbahnen haben auch im letzten Jahre das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals nicht voll aufzubringen vermocht. Die Betriebseinnahmen derselben stellen sich auf 691.302 fl., die Betriebsausgaben auf 245.101 fl., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 446.201 fl. ergibt, welcher das Erträgniss des Vorjahres um 43.000 fl. übersteigt. Die Verzinsung des in den Localbahnen investirten Capitals erfordert einen Betrag von 511.599 fl., und es ergibt sich ein Ausfall von 65.398 fl., welcher aus dem Erträgniss des Hauptnetzes bestritten wurde. Der Geschäftsbericht wurde von der Generalversammlung zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe über Antrag der Revisoren das Absolutorium ertheilt. Die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurden genehmigt und die Dividende mit 144 fl. 75 kr. per Actie = 13·78 pCt. des Nominalwerthes festgesetzt. Der Gewinnvortrag aus dem Jahre 1893 per 854.724 fl., sowie der aus dem letzten Jahre restirende Betrag von 31.816 fl. wurden auf neue Rechnung vorgetragen. Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete die Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum Baue neuer Localbahnen. Die Verwaltung begehrte die Ermächtigung zur Erwerbung der Concession für eine Localbahn von Petrowitz über Freistadt nach Karwin, sowie zur Erwerbung der Concessionen anderer anschliessender Localbahnen, deren Bau sie als im Interesse des Unternehmens gelegen erachte und deren Anlagekosten zusammen den Betrag von zwei Millionen Gulden nicht übersteigen dürfen. Die Kosten wären aus dem für den Bau von Localbahnen bestimmten Prioritätsanlehen von 20 Millionen Gulden, wovon bisher 12 Millionen Gulden emittirt sind, zu decken. Nach eingehender Discussion wurde der Antrag des Verwaltungsrathes einstimmig angenommen. Nach der Wahl der bisherigen Mitglieder und Ersatzmänner in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Böhmische Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde in Prag die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Nordbahn abgehalten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen 4·85 Millionen Gulden, d. i. um 176.219 fl. mehr als im Jahre 1893. An dieser Steigerung participiren die Transporteinnahmen mit 131.576 fl. und die verschiedenen Einnahmen mit 44.643 fl. Der Mehreinnahme von 176.219 fl. stehen gegenüber ein Mehrerforderniss für die Steuern in der Höhe von 140.564 fl. und sonstige Mehrauslagen von 17.442 fl., so dass ein Reingewinn von 1,388.385 fl. (+ 18.214 fl. gegenüber dem Jahre 1893) resultirt. Der Bericht bemerkt, dass im letzten Jahre 401.400 Mark 4percentiger Goldprioritäten gegen Einlieferung von 5percentigen Silberprioritäten ausgegeben worden seien, und erwähnt der durchgeführten Capitalsvermehrung durch Ausgabe von 6667 Actien. Die Generalversammlung nahm den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Ueber Antrag des letzteren wurde beschlossen, aus dem Reingewinne 100.000 fl. dem Reservefond zuzuwenden, eine 5perc. Dividende = 699.997 fl. auf die circulirenden Actien zu vertheilen, von dem verbleibenden Betrage 10 pCt. = 58.830 fl. als Tantième des Verwaltungsrathes zu verwenden, sohin eine 3perc. Superdividende = 419.998 fl. zu bezahlen und den Restbetrag per 907.318 fl. (inclusive des Vortrages aus dem Jahre 1893 im Betrage von 797.840 fl.) auf das Erträgnissconto pro 1895 vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde ausserdem die generelle Ermächtigung zum Baue von Local- und Schleppbahnen ertheilt. Nach der Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Franz Pfeiffer und Heinrich Schmeykal wurde die Generalversammlung geschlossen.

Localbahn Asch-Rossbach. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Vorsitz des Obmannes des Gesellschafts-Vorstandes, k. k. Hofrathes Dr. Ferdinand Zehetner, die IX. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Asch-Rossbach abgehalten. Bei derselben waren 22 Actionäre anwesend, welche 3710 Actien mit 148 Stimmen vertraten. Nach dem pro 1894 vorgelegten Geschäftsberichte hat sich im abgelaufenen Jahre die Zahl der auf der Gesellschaftsbahn beförderten Personen, sowie das Quantum der beförderten Eil- und Frachtgüter wesentlich erhöht, und betrugen die Betriebseinnahmen 41.530 fl. gegen 31.829 fl. im Jahre 1893. Der Gebahrungsüberschuss beziffert sich mit 15.339 fl., wovon nach Antrag des Vorstandes 8040 fl. zur Einlösung des Coupon der dermalen ausgegebenen Prioritätsactien verwendet und die erübrigenden 7299 fl. vertragsmässig an die betriebführende General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als Abschlagszahlung auf die gestundete Minimal-Betriebskostenvergütung abgeführt wurden. In den Vorstand wurde das ausscheidende Mitglied Carl Hartenstein wiedergewählt. Nach der Wiederwahl der bisherigen Mitglieder Franz Baron Grammont und Siegisfried Singer, dann des Ersatzmannes Hermann Schäck in den Revisionsausschuss wurde die Generalversammlung geschlossen.

Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Am 1. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Peter Freiherrn von Pirquet und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Sectionsrathes Theodor Edlen von Hankenberg, die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Wiener Localbahnen abgehalten. Nach dem pro 1894 veröffentlichten Geschäftsberichte beziffern sich die gesammten Betriebs-Bruttoeinnahmen der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf auf 97.445 fl., gegen 100.600 fl. im Jahre 1893, so dass sich eine Mindereinnahme von 3155 fl. ergibt. Die Bilanz weist nach Abrechnung der bereits bezahlten Zinsen für die im Jahre 1894 der Bauunternehmung zugewiesenen 527.000 fl. 4perc. Prioritätsobligationen und der amortisirten Obligationen einen Ueberschuss von 353 fl., gegen 6787 fl. im Jahre 1893, aus. Diese Mindereinnahme wird darauf zurückgeführt, dass die Union-Baumaterialien-Gesellschaft, entgegen dem Verfrachtungsvertrage, anstatt jährlich mindestens 35 nur 14 Millionen Ziegel verfrachtet hat. Der Bericht theilt ferner mit, dass die Fortsetzungsstrecke Wr.-Neudorf—Guntramsdorf im Jänner 1895 dem Betriebe übergeben wurde und dass bezüglich der Fortsetzung dieser Localbahn von Guntramsdorf nach Baden die erforderlichen Schritte wegen Finanzirung des Unternehmens eingeleitet worden seien. Die Gesellschaft sei überdies mit dem Wiener Magistrat behufs Verlängerung ihrer Localbahn zum St. Marxer Viehmarkte zum Zwecke der Verfrachtung des Viehes in die Schlachthäuser von Gumpendorf, Meidling und Hernals in Verhandlung getreten. Die Generalversammlung, an welcher 12 Actionäre in Vertretung von 640 Actien und 64 Stimmen theilnahmen, beschloss nach Absolvirung des Verwaltungsrathes über Antrag des letzteren, 2 pCt. des Ueberschusses dem Special-Reservefonde zuzuweisen und den Restbetrag von 345 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Peter Freiherr von Pirquet, Josef Tauber und Ludwig Hietzgern wurden wiedergewählt und die Cooption des Bernhard Rosenthal wurde bestätigt.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Generalversammlung.) Am 10. Juni wurde unter Vorsitz des Präsidenten Doctor Zdenko Ostadal die II. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wodňan-Prachatitz abgehalten. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche insgesammt 1415 Actien vertraten. Der pro 1894 erstattete Geschäftsbericht constatirt die fortschreitende Entwicklung des gesellschaftlichen Unternehmens. Die Gesammteinnahmen im abgelaufenen Jahre betrugen 59.321 fl., die Gesammtausgaben 42.652 fl. Zu dem sonach verbleibenden Betriebsüberschusse per 16.669 fl. kommt noch der Zinsenüberschuss von 12.573 fl., so dass ein Jahresertrag von 29.242 fl. verfügbar war. Für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsactien und -Obligationen, zuzüglich der Ausgaben für die gesellschaftliche Verwaltung, war ein Betrag von 39.099 fl. erforderlich, so dass sich ein Deficit von 9857 fl. ergab, welcher Betrag aus dem Titel der Staatsgarantie in Anspruch genommen wird. Der Bericht wurde sowie der Rechnungsabschluss genehmigend zur Kenntniss genommen. An Stelle des ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitgliedes Pechtl wurde Dr. Mokry aus Wodňan gewählt. Die übrigen Verwaltungsraths-Mitglieder wurden wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Zdenko Ostadal zum Präsidenten und Dr. Ignaz Mikosch zum Vicepräsidenten wiedergewählt.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Robert Sturm zum landesfürstlichen Commissär bei der Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Inbetriebsetzung der neuen Verkehrsanlagen im Zollgebiete am Molo IV und an der Riva IV in Triest.

Am 1. Juni 1895 wurde der im Zollgebiete gelegene Molo IV mit der Riva IV dem Verkehre übergeben.

Die im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und mit den k. k. Lagerhäusern in Triest für den Eisenbahnverkehr festgesetzten Bestimmungen sind im Wege eines Tarifnachtrages zur Einführung gebracht.

Wien, im Juni 1895. [456]

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb.

Nachtrag IV zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1893 tritt am 15. Juli 1895 der Nachtrag IV in Kraft, der u. A. neue Frachsätze für den Verkehr mit Stötteritz und Weissenberg i. Sachsen enthält.

Die Frachtsätze für Weissenberg gelten erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Löbau—Weissenberg.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 24. Juni 1895. [457]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung des Nachtrages VIII zum Localgütertarife.

Die im Nachtrage VIII zu dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Localgütertarife auf Seite 11 sub Abschnitt IV, Punkt 5, enthaltenen Frachtsätze für Hornviehsendungen des Ausnahmetarifes IX b) von Márkusfalva nach Kassa, Liptó Szent Miklós, Oderberg, Ruttka und Zsolna gelten, dem Haupttarife entsprechend, auch in der umgekehrten Richtung, und sind demnach nach den Worten: von Márkusfalva nach Kassa, L. Szt. Miklós etc. die Worte aufzunehmen: „und umgekehrt.“

Budapest, am 21. Juni 1895. [458]

Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Berichtigung der Tarifvorschriften.

Die im Theile I des Tarifes vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr im § 33 der Tarifvorschriften (Cap. III), sub 2e, Abs. 4, enthaltene, durch den Nachtrag I zu dem eben bezeichneten Tarife eingeführte Bestimmung, welche lautet:

„Sollten solche Güter einer Zollamtshandlung unterliegen, so wird Seitens der Station Wien (Matzleinsdorf), woselbst eine Expositur des Wiener k. k. Hauptzollamtes sich befindet, das Nöthige eingeleitet.“

ist wie folgt abzuändern:

„Sollten solche Güter einer Zollamtshandlung unterliegen, so ist die Vornahme derselben an der Grenze oder, soferne die Verzollung in Wien erfolgen soll, die Zollabfertigung durch Hausbeschau mittelst entsprechender Vorschreibung auf den Frachtbriefen zu verlangen.“

Weiters ist im § 33 der vorerwähnten Tarifvorschriften sub 2e in der Anführung jener Güter, die in Wien (Matzleinsdorf) aufgenommen und abgegeben, bezw. manipulirt werden, der Text und Ziffer 4 durch folgende Beifügung zu ergänzen: „und rücksichtlich deren die Zollabfertigung durch Hausbeschau auf den Frachtbriefen verlangt ist.“

Wien, am 17. Juni 1895. [459]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Ausnahmetarife für Papier aller Art.) Für Papier aller Art (ausgenommen mit anderen Stoffen überzogenes oder getränktes Papier, wie Glas-, Sand-, Schmirgel-, Fliegenpapier u. dgl., bei welchem diese Stoffe die wesentlichen Bestandtheile bilden) aus der Schweiz mit der Bestimmung zur überseeischen Ausfuhr kommen bei Aufgabe in Ladungen

von a) 5000 kg
b) 10000 kg

bis auf Weiteres die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Erhebung.

Von Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) nach	a)	b)
Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Süd-Quais) trs. (E.B. und G.C.B.)	43·34	40·15
Brügge (Bassin) trs. (E.B.)	45·54	40·98
Brüssel (Entrepôt und Bassin) trs. (E.B.)	41·66	38·72
Gent (Entrepôt, Docks oder Bassins) trs. (E.B.)	43·86	40·35
Löwen (Bassin) trs. (E.B. und G.C.B.)	41·62	38·68
Nieuport trs. (E.B.)	46·66	41·52
Ostende (Bassin) trs. (E.B.)	46·36	41·29
Termonde (Entrepôt) trs. (E.B.)	42·86	39·92
Terneuzen trs. (M.T.)	44·82	40·71

Frcs. für 1000 kg.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Zustellung der Güter in Belgien.) Von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wird wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die Gebühren für Zustellung der Güter in Belgien, sowie die Bestellgebühren für Avisi seit 1. April nicht mehr von den deutschen Versandtstationen, sondern in allen Fällen Seitens der belgischen Empfangsstationen erhoben und verrechnet werden.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Berichtigung.) Die in Nr. 68 dieses Blattes vom 13. Juni 1895 auf Seite 1082 für die Strecke Butzbach—Regensburg Donaulände trs. veröffentlichten Sätze des Ausnahmetarifes I (Abth. B) sind von 129, 101 und 85 auf 134, 105 und 88 abzuändern.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Nachtrag V.) Am 1. Juli wird der fünfte Nachtrag zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif herausgegeben. Derselbe enthält:

1. Eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, betreffend die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände;
2. Aenderungen der Entfernungen, bezw. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Gemünden, Lichtenfels und Ritschenhausen mit einer Anzahl nördlicher Verbandsstationen;

3. die Aufhebung des Ausnahmetarifes 5 für Puddelofen-, Schweissofen- und Converterschlacken;
4. die Aufhebung der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen und des Anhanges zum Tarife.

An Stelle dieser letzteren Bestimmungen tritt ein von der General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen unter der Bezeichnung „Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif“ herausgegebener besonderer Tarif, welcher als Anhang zu dem Magdeburg-Bayerischen Gütertarif gilt und Bestimmungen und Frachtsätze für den directen Güterverkehr mit Stationen der bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen enthält.

Soweit durch die vorbezeichneten Tarifmassnahmen Erhöhungen der Frachtsätze hervorgerufen werden, treten dieselben erst später in Kraft, und zwar die durch die Abänderung der Entfernungen für die Stationen Gemünden, Lichtenfels und Ritschenhausen herbeigeführten Frachterhöhungen am 15. Juli, die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Puddelofen- etc. Schlacken am 15. August und die durch die Einführung der anderweiten Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnen bewirkten Erhöhungen am 1. September.

Exemplare des Nachtrages 4 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif und des Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen, und zwar die ersteren zum Preise von 10 Pfg. für das Stück — für die Besitzer des Haupttarifes kostenfrei — und die letzteren zum Preise von 30 Pfg. für das Stück.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Neue Nachträge.) Am 1. Juli tritt der Nachtrag XIII zum Tarifheft 1 und der Nachtrag XVIII zum Tarifheft 2 in Kraft. Beide enthalten Bestimmungen über anderweite Ermittlung der Frachtsätze für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen, sowie bayerischen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. Diese Ermittlung wird künftig auf Grund des besonders herausgegebenen Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes vom 1. Juli erfolgen. Die hiebei vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst am 1. September Giltigkeit.

Ausser den durch die vorbezeichneten neuen Bestimmungen bedingten Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife beider Tarifhefte enthält der Nachtrag XIII u. A. Bestimmungen über die Aufnahme der Verkehrsstelle Stötteritz und der Nachtrag XVIII Entfernungen und Frachtsätze für die Station Weissenberg in Sachsen, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz für die Stationen Colditz, Mylau, Nöbdenitz, Reichenbach i. V. (unt. Bhf.), sowie Trebanz-Treben.

Die Frachtsätze für Stötteritz und Weissenberg in Sachsen gelten erst vom Tage der Eröffnung des allgemeinen Verkehres auf diesen Verkehrsstellen.

Abzüge der Nachträge, sowie des Bayerischen Vicinal- und Localbahn-Schnitttarifes sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. (Neue Tarifnachträge.) Am 1. Juli werden zu den Verbands-Gütertarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge X, Nr. 5 der Nachtrag XII und Nr. 6 der Nachtrag XIV eingeführt. Dieselben enthalten:

1. Neue directe Frachtsätze für die Stationen Deutsch-Eylau Stadt, Riesenburg und Rosenberg i. Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Darmstadt Südbahnhof (Bessungen) der Main-Neckarbahn, Gondelsheim der Badischen Staatsbahnen und Konnewitz, Dittersdorf bei Chemnitz, Mylau Bahnhof und Haltestelle, Reichenbach i. V. (unterer Bhf.) und Wolkenburg der Sächsischen Staatseisenbahnen;
2. Aenderungen der Entfernungen für Frankfurt a. M., Hanau, Höchst und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn und der Frachtsätze für Heidelberg Hauptbahnhof (M.N.B.) und Schwetzingen der Main-Neckarbahn mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen (die hiedurch eintretenden Frachterhöhungen treten erst am 10. August in Kraft), sowie Uebertragung von Frachtsätzen auf die Stationen Frankfurt a. M., Hanau, Höchst, Wiesbaden und Mainz der Hessischen Ludwigsbahn;
3. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Ruhla und Thal (Thür.) der Ruhlaer Eisenbahn;
4. Aenderungen der Stations-Tariftabellen für Bodenbach, Tetschen, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain und Warnsdorf der Sächsischen Staatsbahnen;
5. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Constanz und Petershausen in Baden;
6. Aenderung des Ausnahmetarifes 12a, 12b und 12c für Eisen und Stahl etc.;
7. neue Ausnahmetarife für Stärke, getrocknete, Blei in Blöcken und Bleiglätte, Holzstoff (geschliffenen) für Papier- und Pappenfabrikation, Holzzellstoff (Cellulose) im Verkehr mit sächsisch-österreichischen Grenzstationen, und für Eisen und Stahl von den Stationen Heidelberg Hauptbahnhof (M.N.B.), Weinheim und Wieblingen Nebenbahn nach den Seehäfen;
8. erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19 für Felle und Häute etc. (giltig ab 1. Juni);
9. Ergänzungen der Ausnahmetarife 22 für Artikel der österreichischen Stückgutclasse II, und 23 für Glas und Glaswaaren;
10. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Stationsbezeichnungen;
11. anderweite Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit den Stationen der schmalspurigen Nebenbahn Zell i. W.—Todtnau;
12. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Neuer Tarif.) Die kgl. General-Direction der Sächsichen Staatseisenbahnen bringt im Anschluss an ihre Bekanntmachung vom 21. April 1894 zur öffentlichen Kenntniss, dass der neue Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau am 1. August zur Einführung kommt. Mit dem gleichem Tage tritt der bisherige Verbands-Gütertarif vom 1. Jänner 1887 sammt den Nachträgen I—IV ausser Kraft. Nur die in den erwähnten Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf trs., Verrières trs. und Delle trs. bleiben über den 1. August hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Durch den neuen Tarif treten theils Ermässigungen und theils Erhöhungen, sowie auch einige Verkehrsbeschränkungen ein.

Der Zeitpunkt, von welchem an der neue Tarif käuflich zu erlangen ist, wird noch besonders bekannt gegeben. Das Verkehrsbureau der obgenannten General-Direction ertheilt jedoch schon jetzt über die Höhe der neuen Frachtsätze und die eintretenden Verkehrsbeschränkungen auf Verlangen Auskunft.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr. (Erweiterung der Ausnahmetarife.) Mit Giltigkeit vom 10. Juni wurden in den Ausnahmetarif für besondere Artikel im Verkehre mit den belgischen Seehafenstationen und Terneuzen trs. folgende Artikel aufgenommen:

Ausnahmetarif a[1]: Südfrüchte, getrocknete (Rosinen Korinthen, Sultaninen, Mandeln), und Hörner (unbearbeitete);

Ausnahmetarif b[2]: Fische, frisch oder getrocknet, auch geräuchert, marinirt oder anderweit behandelt, einschliesslich geräucherter Häringe (Roll-, Pikles- und Brathäringe);

Ausnahmetarif e[2]: Reisgries, Reismehl und Reisabfälle, soweit nicht für den letzterwähnten Artikel die Sätze des Specialtarifes II billiger sind.

Das auf Seite 3 des Nachtrages VII zum Bayerisch-Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 enthaltene Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife ist nach Vorstehendem zu ergänzen und daselbst dem Ausnahmetarife d[3] folgender Wortlaut zu geben: Häringe, frische (grüne) oder gesalzene.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Am 12. Juni ist die Station Sandebeck des Directionsbezirkes Hannover für den gesammten Verkehr geschlossen worden. Damit verlieren die für diese Station vorgesehenen Tarifsätze ihre Wirksamkeit. Die für Sandebeck bisher bestandenen Frachtsätze finden jedoch vom genannten Tage an bis auf Weiteres im directen Verkehre mit der in unmittelbarer Nähe von Sandebeck gelegenen Station Himmighausen der am 12. Juni eröffneten Neubaustrecke Detmold—Himmighausen Anwendung.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Stationsverzeichniss etc.) Die kais. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg hat unterm 6. Juni Folgendes verlautbart: „Wir haben als Hilfsmittel für den Verkehr mit Russland ein Verzeichniss der Eisenbahnen und Güterstationen des europäischen Russland mit einer Uebersichtskarte, aus deren Feldereintheilung die Lage der einzelnen Stationen auf Grund des Verzeichnisses zu ersehen ist, anfertigen lassen. Zu beziehen durch unsere Drucksachencontrole zum Preise von Mk. 1·25.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Knndmachnng angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzng gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zngestandniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1031	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannter der Pos. K. 2 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Märzdorf	Mähr.-Schönberg	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	kr. 9	kr. 7	kr. 2	Im Kartirungswege		
					Mähr.-Neustadt				14	12	2			
1032	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Milch (exclusive condensirter Milch)	Saybusch-Zablocie	Chabówka	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte, in Sendungen zu mindestens 100 Liter mit der Bestimmung nach Zakopane	Bis auf Weiteres, längstens bis 15. October 1895	Localtarif	54 kr.	45 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
			Milchgefässe, leere, gebrauchte	Chabówka	Saybusch-Zablocie	Bei Aufgabe als Eilgut in jedem Gewichte. Diese Milchgefässe müssen von nach Zakopane beförderten Milchsendungen herrühren			45 kr.	16 kr.	29 kr.			
1033	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Pos. S. 57 und 58 der Güterclassification des Tarif-Theiles I als Frachtgut	Hammerhäuser	Neudek	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	4·2 kr.	3·7 kr.	0·5 kr.	Im Kartirungswege		
1034	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Zucker aller Art in Broden, Fässern oder Säcken, auch Würfel-Zucker in Kisten als Frachtgut	Wien-Lagerhaus Wien Freilager am Schütti Wien-Praterquai	den auf Seite 52 des Tarifes vom 1. Jänner 1895 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei angeführten Stationen der serbischen und bulgarischen Staatsbahnen, sowie der orientalischen Eisenbahnen	Bei Einhaltung der Bestimmungen des in der 9. Rubrik angeführten Tarifheftes III	Bis auf Weiteres, resp. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis 31. December 1895	Tarifheft III vom 1. Jänner 1895 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A*) pro 100 kg in Franken Gold: a) bei 5000 kg **) 2·83	b) bei 10000 kg **) 2·53	Im Kartirungswege		

*) Die Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B für die Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen sind auf Seite 52 des vorgenannten Tarifes beziffert.

**) Die hiedurch eingeführten Frachtsätze haben nur für solche Zuckersendungen Giltigkeit, welche in einem der in der 5. Rubrik bezeichneten Stationen befindlichen Lagerhause eingelagert, resp. reexpedirt werden.

Für Loco-Sendungen ab den in Rede stehenden Stationen können daher die nenen Frachtsätze nicht angewendet werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1035	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betbeiligten Verwaltungen	Grosshornvieh in Wagenladungen	Krosno	Prag St.E.G. und Oe.N.W.B.	Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Ost - Nordwestösterreichischer Eisenhahnverhand, Theil II, Heft 2	Bestebt kein directer Frachtsatz	569 kr. pro Quadratmeter Bodenfläche		Im Kartirungswege		
1036	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Rohspiritus	Borki wielkie Buczacz Bukaczowce Czernowitz Czortków Dzuryn Hadyńkowce Hatna Hliboka Hrebenów Husiatyn Jezierna Jezupol Kalinowszczyzna Kolomea Kopyczyńce Krasne Lemberg Maxymówka Monasterzyska Niżniów Ożydów Pyszkowce Sniatyn Stanislau Tarnopol Wasylkowce Zabłotce Zadwórze Zborów Złoczów Zuczka	G y ö r	Aufgahe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 6. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Tarifheft 1 für den Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Juli 1894	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 192 188 177 196 196 192 198 210 201 126 203 184 173 194 182 199 169 158 194 182 177 173 190 188 169 188 201 175 166 180 175 196		I m K a r t i r u n g s w e g e		
1037	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	A. priv. Buschtěbrader Eisenbahn	Thonerde, gewöhnliche etc., wie im Ausnahmetarif Nr. 35 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes, Theil II, Heft 3, vom 1. Februar 1894 genannt	Chodau und Neusattl, Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eiseubahn	den im Ausnahmetarif Nr. 35 enthaltenen Stationen der kgl. hayerischen Staatseisenbalmen und der Localbahn Asch-Rossbach	Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1895	Theil II, Heft 3, des Gütertarifes für den Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverhand, giltig vom 1. Februar 1894, Ausnahmetarif Nr. 35		Die für den Verkehr mit der Station Falkenau a. d. E. im Ausnahmetarif Nr. 35, Abtheilung I, II und III, enthaltenen Frachtsätze, **erhöht um folgende Beträge:***)		Im Kartirungswege		

*) a) Im Verkehre nach Asch B.St.B., Asch Stadt, Kufstein und Rossbach:

bei Chodau . . . . 5 } Heller für 100 kg in allen Abtheilungen
„ Neusattl . . . . 3 }

b) Im Verkehre mit den übrigen bayerischen Stationen:

bei Chodau . . . . 0·05 } Mark für 100 kg in allen Abtheilungen
„ Neusattl . . . . 0·03 }

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1038	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark		Im Kartirungswege		
					München O.B.					1·415				
					München S.B.					1·425				
					Landshut					1·385				
					Regensburg					1·395				
				Karwin	München O.B.					1·459				
					München S.B.					1·469				
					Landshut					1·429				
					Regensburg					1·439				
1039	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der in Privatbesitz befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896	Kartirungs-Frachtsätze laut unmittelbar vorhergehender Ordnungs-Nummer	Mark	Mark	Mark	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					München O.B.				1·415	1·315	0·10			
					München S.B.				1·425	1·325	0·10			
				Karwin	München O.B.				1·459	1·359	0·10			
					München S.B.				1·469	1·369	0·10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1040	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Gewöhnliche Eilgüter	Karbitz Komotau (A.T.B.) Mariaschein Teplitz Türmitz — Bensen Böhm.-Kamnitz Böhm.-Leipa Franzensthal Georgswalde-Ebersbach Grund-Georgenthal Haida Kreibitz-Teichstatt Langenau Niedergrund Politz-Sandau Rumburg Schönfeld Schönlinde Straussnitz-Neustadtel Warnsdorf Weisswasser Hainspach-Wölmsdorf Nixdorf Schluckenau Schönau Zwickau i. B. — Eger Franzensbad Komotau (B.E.B.) Ober-Graslitz Unter-Graslitz Weipert — Klostergrab Obergeorgenthal Oberleutensdorf Tyssa-Königswald Grulich — Arnau Böhm.-Skalitz Hlinsko Friedland i. B. Hohenelbe Jungbunzlau Königinhof Reichenberg Raspenau-Liebwerda Rothkosteletz Schwadowitz-Eipel Starkenbach Tannwald Tetschen Trautenau — Aussig Bodenbach Braunau Halbstadt Hermsdorf-Oelberg Hronov Landskron Lobositz Nachod Neustadt a. M. Opočno Politz Prag Wildenschwert Zwittau	a) Krakau loco und transito; b) Krakau loco; c) Krakau transito für Sendungen nach Bochnia, Jaroslau, Jaslo, Neu-Sandez, Rzeszow, Sambor, Sanok und Tarnów; d) Krakau transito für Sendungen nach Brody, Buczacz, Cerepkoutz, Czernowitz, Czortkow, Drohobycz, Hadikfalva, Hatna. Hliboka, Kolomea, Lemberg, Podwołocyska, Przemysl, Sniatyn, Stanislau, Stryj, Suczawa, Tarnopol und Zloczow	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 350 metr. Tonnen (à 1000 kg)** in neben angeführten Relationen zusammengenommen. Aufgabe bis Krakau der in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter, sowie das Gewicht von 10 kg nicht übersteigen und dürfen in denselben feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Die ermässigten Frachtsätze bis Krakau transito ad c) und d) im Rückvergütungswege können nur für diejenigen Sendungen in Anspruch genommen werden, welche ab Krakau unverändert und als Ganzes nach einer begünstigten Station weiter befördert werden. Hiebei können auch mehrere Sendungen von den begünstigten Auflieferungsstationen bis Krakau, keineswegs aber Theile von solchen, zu einer Sendung ab Krakau vereinigt werden. Die ab Krakau zur Weiterexpedition gelangenden Sendungen müssen vom Zeitpunkte ihres Einlangens daselbst bis zum Momente der Weiterbeförderung stets unter Bahnaufsicht gestanden sein	Bis Ende Juni 1896	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	a) 400 kr. b) 333 kr. c) 333 kr. d) 220 kr. Neben den vorstehenden ermässigten Frachtsätzen ad c) und d) wird im Rückvergütungswege zugleich noch eine Reexpeditionsgebühr von 10 kr. pro 100 kg berechnet	Verschieden	Ad a) im Kartirungswege; ad b), c) und d) im Rückvergütungswege	Bezüglich der Sendungen nach Krakau loco auf die reclamirende Firma als Adressatin lautende Frachtbriefe und bezüglich der Sendungen, welche ab Krakau nach einer begünstigten Station weiter befördert werden, auf die reclamirende Firma als Adressatin lautende Frachtbriefe bis Krakau und auf dieselbe Firma als Versenderin lautende Original-Aufnahmsscheine von Krakau. Diese Documente sind nebst der hiezu gehörigen Rechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung zu bringen. Werden mehrere Sendungen bis Krakau von dieser letzteren Station in einer Sendung weiter befördert, so sind bei der Vorlage der bezüglichen Rechnung die hienach zusammengehörigen Frachtbriefe bis Krakau und der Aufnahmsschein von Krakau zu einem Belege zusammengeheftet zu überreichen	Zum Zwecke der Erlangung des Kartirungs-Frachtsatzes von 400 kr. pro 100 kg ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 350 metrischen Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 5000 fl. (fünftausend Gulden) in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen. Wird das festgesetzte Minimalquantum von 350 metr. Tonnen (à 1000 kg) nicht aufgeliefert, so wird für die beförderten Sendungen die Differenz zwischen dem vorbezifferten Kartirungs-Frachtsatze ad a) und dem normalen Tarife aus der Caution gedeckt und der eventuelle Rest rückerstattet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1041	**Südbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Grobes Packpapier und Strohpackpapier, sowie geklebte Düten aus grobem Packpapier, auch mit aufgedruckter Firma, in verschnürten Packen oder Ballen (Nr. 1306/420 des Waarenverzeichnisses für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1888, Theil 1 B)	G o t t e s z e l l	P e r i t r a n s i t	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens: ad a) 5000 kg} pro verwendeten vierrädrigen Wagen ad b) 10000 kg} und pro Frachtbrief Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Italien unter Einhaltung der Bestimmungen für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 37·71} b) 26·58} Francs pro Tonne = 1000 kg	V a r i a b e l	K a r t i r u n g		
1042	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Eisenerzo und Schlacken der Pos. E—25, S—19 und 32 des Tariftheiles I	P i t t e n	Wien E.W.A. transit	**Gesammtverfrachtung von mindestens 1500 Tonnen innerhalb der Giltigkeitsdauer.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen sind unter Einhaltung aller sonstigen tarifmässigen Bestimmungen in leer rückkehrende Kohlenwagen der K.F.N.B. zu verladen, und hat der Versender im Frachtbriefe sein Einverständniss mit der thunlichen Verladung zu erklären	1. Juli 1895 bis 1. Juli 1896	Localtarif der k. k. priv. E.W.A.	17·3	14·—	3·3	Rückvergütung	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis längstens 1. August 1896	
1043	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Chrasterhof Jungbunzlau (B.N.B.) Kuttenthal	Aussig (Oe.N.W.B.)	1. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 2. Einhaltung der sonstigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. August 1895 bis 31. August 1895	Tarif, Theil II, Heft 1, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1894; Anhang zu den Tarifen, Theil II, des nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1895; Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Kreuzer ö. W. 49·0 51·5 49·0	46·3 48·0 46·3	2·7 3·5 2·7	Im Rückvergütungswege	Originalfrachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende November 1895	*) In diesen Relationen bestehen für Rohzucker keine directen Frachtsätze
				Münchengrätz Svijan Podol	Aussig (Oe.N.W.B. oder St.E.G.)				50·5 53·0	48·0 48·0	2·5 5·0			
				Bakov (B.N.B.) Chrasterhof Jungbunzlau (B.N.B.) Kuttenthal Münchengrätz Svijan Podol	Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*) 52·0 51·0 52·0 49·5 52·5	46·3 46·3 46·3 46·3 46·3 46·3	— 5·7 4·7 5·7 3·2 6·2			
				Budweis	Anssig (A.T.E.)		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1895		*)	53·0	—			
					Nestomitz (Zuckerfabrik) oder Schönpriesen				*)	53·0	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
1044	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schweissschlacken der Position S-36 der Güterclassification des Tariftheiles I als Frachtgut	Nürschan	Königshof (Geleiseanlage)	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1895	Localtarif	24·8 kr.	20·3 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		
1045	Böhmischen Nordbahn		Kalk aller Art, Kalkstein, Cement, Chamottesteine, Chamotteziegel, Chamottemehl, Chamottespeise	Prag B.N.B.	Hirschberg	Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1895	Localtarif	29·3 kr.	26·3 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
1046	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Schwefelsäure-Abfallwasser in Cisternenwagen oder in Glasballons in Körben	Mezö-Telegd	Wagram	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	79 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
1047	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineraltheer	Zagórzany	Triest und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken. Im Sonstigen Einhaltung der Bestimmungen des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1895	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	142 kr. ö. W. incl. Mgb. und ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		

Bau-Ausschreibung.

Auf der Theilstrecke **Lemberg podzamcze—Krasne** der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska ist die **Ausführung der Unter- und Oberbauarbeiten für das zweite Geleise** im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Einheitspreise getrennt nach Baulosen.

Die Kosten der Arbeiten betragen annäherungsweise in Gulden österr. Währung abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Los-Nr.	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometer	Unterbau	Oberbau	Einfriedung, Bahnzeichen, Grenzsteine	Zusammen
Lemberg podzamcze—Połonice	2	348·860 / 371·000	22·140	169.167	107.209	3.189	279.565
Połonice—Krasne	3	371·000 / 391·800	20·800	86.420	114.225	2.489	203.134
		Zusammen	42·940	255.587	221.434	5.678	482.699

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Formulare hiefür, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (Wien, XV. Bezirk, Bahnhofgebäude der Westbahn, Fachabtheilung 2) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens am 15. Juli 1895, 12 Uhr Mittags, bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf ein Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen von dem Aussteller des Offertes nicht unterschrieben wurde, oder betreff welcher der Erlag des Vadiums nicht rechtzeitig erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Wien, im Juni 1895.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I.. Wallfischgasse 10.